11e Année ◪ N° 519 — 50 Centimes — 29 Août 1908 ◪ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce Numéro : LE RECORD DE L'HEURE

Les Championnats de France d'Aviron

La Société Nautique de la Marne (Rocchesani et Salmon), champion de France de double-sculls.

(Voir page 159)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Élysées, et 9, aven. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départements . . . . 24 *francs*
Etranger . . . . . 28 *francs*
Changements d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIE — SEUL LE BANDAGE CLAVERIE

PNEUMATIQUE, IMPERMÉABLE ET SANS RESSORT

PROCURE UN SOULAGEMENT ***IMMÉDIAT*** *ET UNE CONTENTION* ***ABSOLUE***

BROCHURE FRANCO
A. CLAVERIE
234, Faubourg Saint-Martin, PARIS.

A LA CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

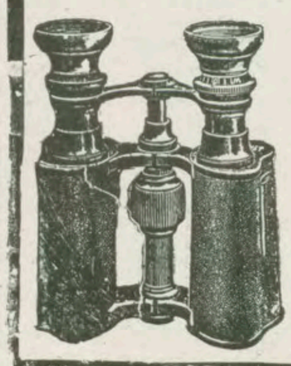
POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacien CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS.

JUMELLES Stéréo-Prismatiques "HUET"

Adoptées officiellement par les Ministères de la Guerre et de la Marine



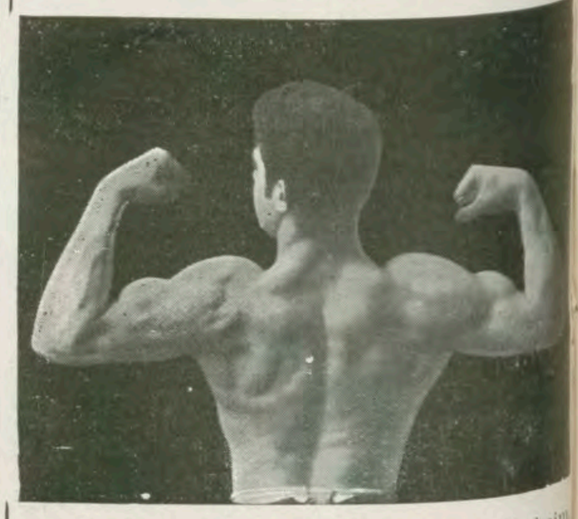
Nouveau modèle 8 fois

MODÈLES SPÉCIAUX
pour le Tourisme, les Sports, la Chasse, la Mer, etc.
Grande Puissance ● Champ très étendu ● Petit volume
NOUVEAUX MODÈLES ● NOUVEAUX PRIX
Demander le Catalogue :
HUET & Cie, 114, rue du Temple, PARIS
En vente égalem^t : 28, bd Poissonnière et chez les bons Opticiens

---

LA FORCE et LA SANTÉ

à la portée de tous par la nouvelle Méthode de culture physique



Musculature obtenue par la méthode E. Wehrheim

Cette nouvelle méthode développe rapidement tous les muscles du corps, développe et fortifie les poumons, le cœur et tous les organes internes ; règle la circulation du sang et facilite la digestion et les fonctions des reins ; fortifie les nerfs; procure une force naturelle et une santé excellente et rend le corps apte à résister aux attaques des maladies.

Elle peut guérir sans le secours de médecines et drogues toutes les maladies et notamment : maladies de l'estomac, digestions difficiles, neurasthénie et toutes les maladies de nerfs, maux de têtes chroniques, manque d'appétit, anémie, insomnie, obésité et tubercelose.

Cette méthode est d'une exécution facile, elle ne nécessite pas d'appareils coûteux ou des poids ou haltères, et se pratique à la maison, dix minutes matin et soir. Elle peut être adoptée par n'importe qui, enfants, adultes et personne déja âgées des deux sexes.

La culture physique est spécialement recommandable aux personnes conduisant une vie sédentaire, d'une constitution faible ou surmenées par le travail.

Cette méthode comprend aussi des mouvements gymnastiques pour grandir, pour tous ceux qui ont besoin d'augmenter leur hauteur.

Brochure illustrée gratis et franco

Prof. E. WEHRHEIM
CANNES (A.-M.) Avenue Madrid, villa Serpollet

La Bourse des Sports

Assurances Sportives

Les Assurances spéciales, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283 41.

Automobile.

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Téléph. 307-52.

A louer chasse de 120 hectares sur les communes de Massay, Chéry et Lury (Cher) avec pied à terre, meublé ; desservi par un tramway. S'adresser à Mme Auroux, à Massay (Cher).

Château XVIIIe siècle en b. état, parc de 45 hect. dessiné p. Le Nôtre, t. giboyeux, av. source et étang poiss. situé 6 kil. gare de la gr. lig. env. de Châlons-sur-Marne. A vend. le tout 30.000 fr. S'ad. à la Sté Gaxotte et Cie, à Saint-Dié.

CYCLES & MOTOCYCLES

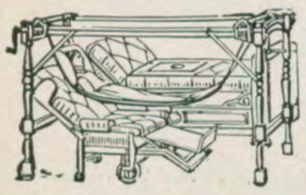
de toutes Marques

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

de toutes Marques

PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS

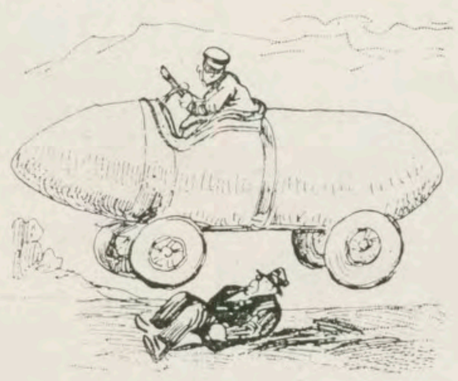
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)



LIT MÉCANIQUE DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

La Semaine Comique, par Henriot.

— Mais oui, c'est mon mari
— Comme je vous plains d'avoir épousé un coureur ».



Automobile-ballon à qui le chauffeur erait quitter le sol dès qu'il rencontrerait une petite résistance:

VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE

BYRRH

Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le **BYRRH** possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

RECOMMANDÉ AUX FAMILLES

Le **BYRRH** se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le **BYRRH** se trouve dans toutes les maisons d'alimentation.

Ruckphot, Paris

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — *Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10 fr.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER PARIS

Vient de Paraître

Paris . . . 3 fr. — Province. . . 3.25
Etranger. . . 4 fr.

au
PNEU CONTINENTAL
Paris, Av. Malakoff, 146

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

29 Août 1908 ✠ N° 519
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✠ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

BERTIN, LE HÉROS DU RECORD DE L'HEURE (1)

Bertin vient de faire accomplir au stayer anglais Wills une performance extraordinaire, inouïe. Grâce à sa motocyclette puissante, il lui a fait parcourir en une heure, sur le vélodrome de Munich, 99 kilom. 057 m. Pendant 60 minutes consécutives, Wills a couvert plus de 25 mètres à la seconde. Cette prouesse, que les plus optimistes s'accordaient à considérer comme impossible, fait le plus grand honneur au maître entraîneur Bertin et à son téméraire poulain, Wills. Notre cliché représente Bertin au Parc des Princes. Sa motocyclette démontée vient d'arriver de la gare, et il emporte les pièces dans une brouette pour aller la remonter.

(1) Voir pages 150, 151, 154 et 155.

LE GRAND PRIX D'AMÉRIQUE

Par C. FAROUX

L'Automobile-Club d'Amérique organise, le 26 novembre prochain, sur le Circuit de Savannah, une grande épreuve internationale, pour laquelle sera mis en vigueur le règlement du Grand-Prix de Dieppe ✍ Disparition de la Coupe Vanderbilt, qui est disqualifiée

Les États-Unis ont toujours été les fidèles clients de nos grandes marques d'automobil s. L'an dernier encore, plus de douze cents voitures d'origine française acquittaient leurs droits d'entrée à la douane de New-York, et comme il s'agit, dans la quasi-totalité, de voitures de luxe dont la puissance moyenne est aux environs de 35 chevaux et dont le prix peut être évalué à 20.000 francs l'une, on voit que les Yankees sont actuellement tributaires de l'industrie automobile française pour une somme annuelle de 25 millions de francs. Joignez à cela que les Américains limitent leurs achats d'une manière à peu près exclusive, à une douzaine de nos grandes marques, et vous comprendrez aisément qu'une épreuve internationale de vitesse organisée officiellement en Amérique soit, par avance, assurée de la participation effective des grandes marques européennes.

C'est ce qui a fait jusqu'ici le succès de la Coupe Vanderbilt; c'est également ce qui va amener sa disparition. Ces deux affirmations, quelque peu contradictoires, demandent des éclaircissements.

La discorde en Amérique

Pour bien comprendre la situation, un rapide préambule est nécessaire. Il y a, aux États-Unis comme partout ailleurs, plusieurs automobile-clubs régionaux: un seul d'entre eux, considéré comme mandataire des autres, était représenté à la Fédération Internationale des Automobile-Clubs, qui groupe les dirigeants sportifs de tous les pays automobiles. C'est ainsi, par exemple, que la Fédération reconnaît en Italie le seul Automobile-Club de Turin, le plus ancien et le plus prospère; c'est ainsi également que la même Fédération reconnaît aux Etats-Unis le seul Automobile-Club de New-York, qui est également le plus ancien et le plus prospère

On comprend aisément que cette entente générale entre les divers pouvoirs sportifs nationaux ne saurait avoir que d'heureux résultats, dont le moindre n'est pas l'unification des règlements de courses, obtenue l'an dernier à la suite du Congrès historique d'Ostende. Tout alla bien partout, sauf en Amérique, et par la faute de la turbulente American Automobile Association.

L'American Automobile Association, l'A. A. A., — les 3 A, comme on l'appelle

La garde du Circuit

La route sera gardée militairement pendant toute la durée de l'épreuve.

Un virage dangereux.

La réfection de la route a déjà été commencée. Ce virage est rempierré avant que l'on procède à son premier goudronnage.

là-bas, — n'est pas autre chose qu'un vaste trust de l'automobile habilement combiné sous une innocente apparence sportive d'un groupement de clubs automobiles et qui, en englobant la totalité des clubs locaux de tous les Etats de l'Amérique du Nord, prétendait n'agir ainsi que pour faciliter toutes choses ressortissant du domaine de l'automobile.

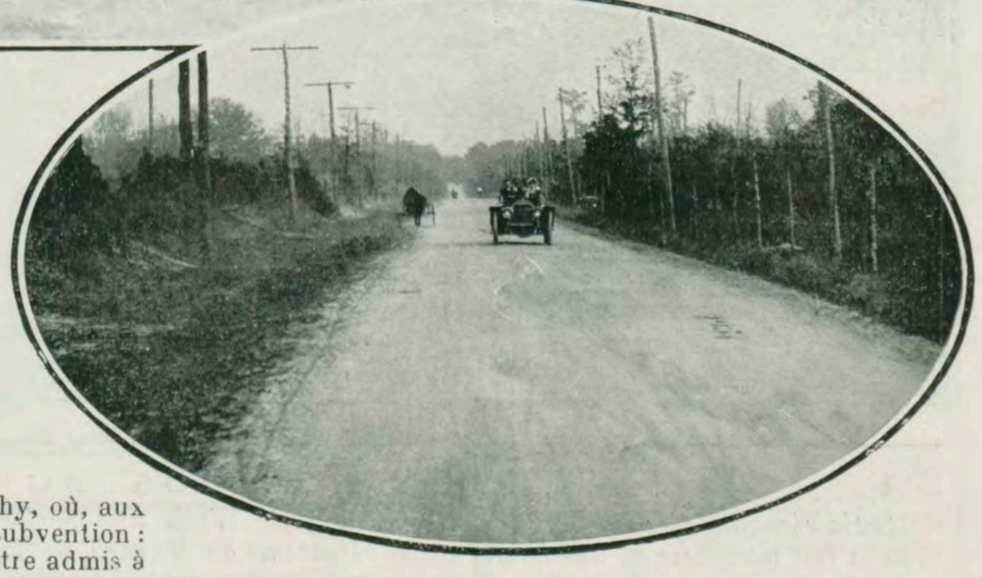
En réalité, l'A. A. A. ne visait qu'à encercler les clubs de toute la contrée pour imposer ensuite des règlements de course qui, mis en application, auraient pratiquement interdit à tout industriel européen de participer à une course quelconque sur le sol yankee, ou auraient mis sa voiture dans l'impossibilité de faire bonne figure à côté des clous brillants d'Amérique. Rappelez-vous l'histoire récente du Briarcliff-Trophy, où, aux termes d'un article du règlement imposé par l'A. A. A. en échange de sa subvention:

« Nul chauffeur ou conducteur non citoyen des Etats-Unis ne pouvait être admis à tenter l'épreuve. »

Les journaux protestèrent avec force contre cette clause qui, en fin de compte, fut abrogée. Mais l'esprit qui guida cette exclusion a subsisté sous une autre forme dans la prochaine Coupe Vanderbilt. Car, après Ostende, l'A. A. A. clama sur tous les tons: « Qu'avons-nous besoin des règlements européens? Nous n'avons nul besoin du vieux monde, et puisque la création d'un Grand Prix d'Amérique est décidée selon les vues des clubs d'Europe, dressons contre lui la Coupe Vanderbilt, que nous pourvoirons d'un règlement selon notre cœur. »

Entendez suivant le cœur des constructeurs yankees.

En résumé, cette discorde nous vaudra deux épreuves: l'une, la Coupe Vanderbilt, disqualifiée partout et condamnée à n'avoir qu'un caractère exclusivement national; l'autre, le Grand Prix de Savannah, qui aura un retentissement mondial et qui sera pour l'industrie française, nous voulons l'espérer, une belle revanche de la défaite subie à Dieppe. Nous nous occuperons donc



Une belle ligne droite.

Le Circuit, qui comporte 43 kilom. 020, doit être couvert quinze fois, ce qui donne une distance de 650 kilom. environ.

seulement du Grand Prix de l'Automobile Club d'Amérique.

Le circuit projeté est idéal comme tracé et comme sol

Nous l'avons dit, le règlement du Grand Prix de l'A. C. A. est le même que celui du Grand Prix de l'A. C. F., et ce sont les voitures de Dieppe qui se retrouveront aux prises à Savannah.

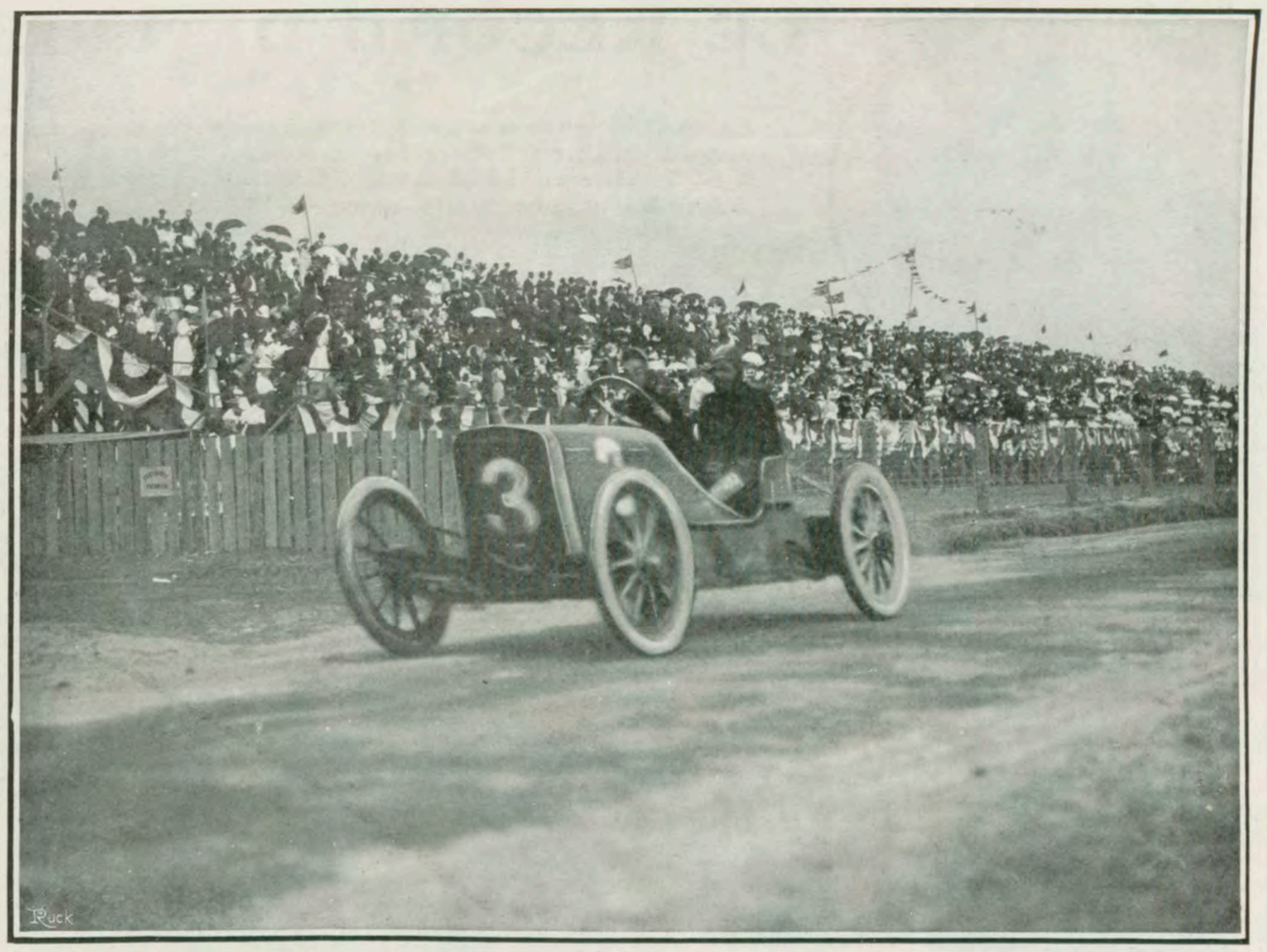
Le circuit, dont le développement est de 43 kilomètres 020, doit être couvert quinze fois, ce qui fait que les concurrents auront à parcourir une distance totale de 650 kilomètres environ.

La route sera gardée militairement, et a d'ailleurs été préparée avec le plus grand soin pour cette épreuve, que l'Automobile Club d'Amérique fera disputer chaque année.

Quant à l'organisation, elle sera tout simplement splendide.

Comment pouvons-nous l'affirmer, direz-vous ? C'est qu'il y a un précédent. Sur ce même Circuit de Savannah, en effet, s'est disputé, au printemps dernier, le Briarcliff Trophy, dont la *Vie au Grand Air* a donné un compte rendu illustré, qui a vu triompher une Isotta-Fraschini. Incidemment, demandez donc aux grands constructeurs de Milan s'ils ont eu à s'en repentir. Leur exportation américaine a tout simplement quadruplé en moins de trois mois.

Or, ce Briarcliff Trophy donna matière à une organisation digne en tous points de la vieille Europe. Route admirablement goudronnée, préparée soigneusement par les prisonniers nègres, surveillée par la troupe le jour de l'épreuve, et route large, très large, comme on le verra par les photographies que nous publions. Nulle part la largeur utile de la route n'est inférieure à dix mètres et le bombement de la chaussée est nul. L'autodrome rêvé.



La ligne d'arrivée.

Aspect de la ligne droite dans laquelle s'effectue l'arrivée, un jour de course, l'année dernière, à Savannah.

Les partants probables.

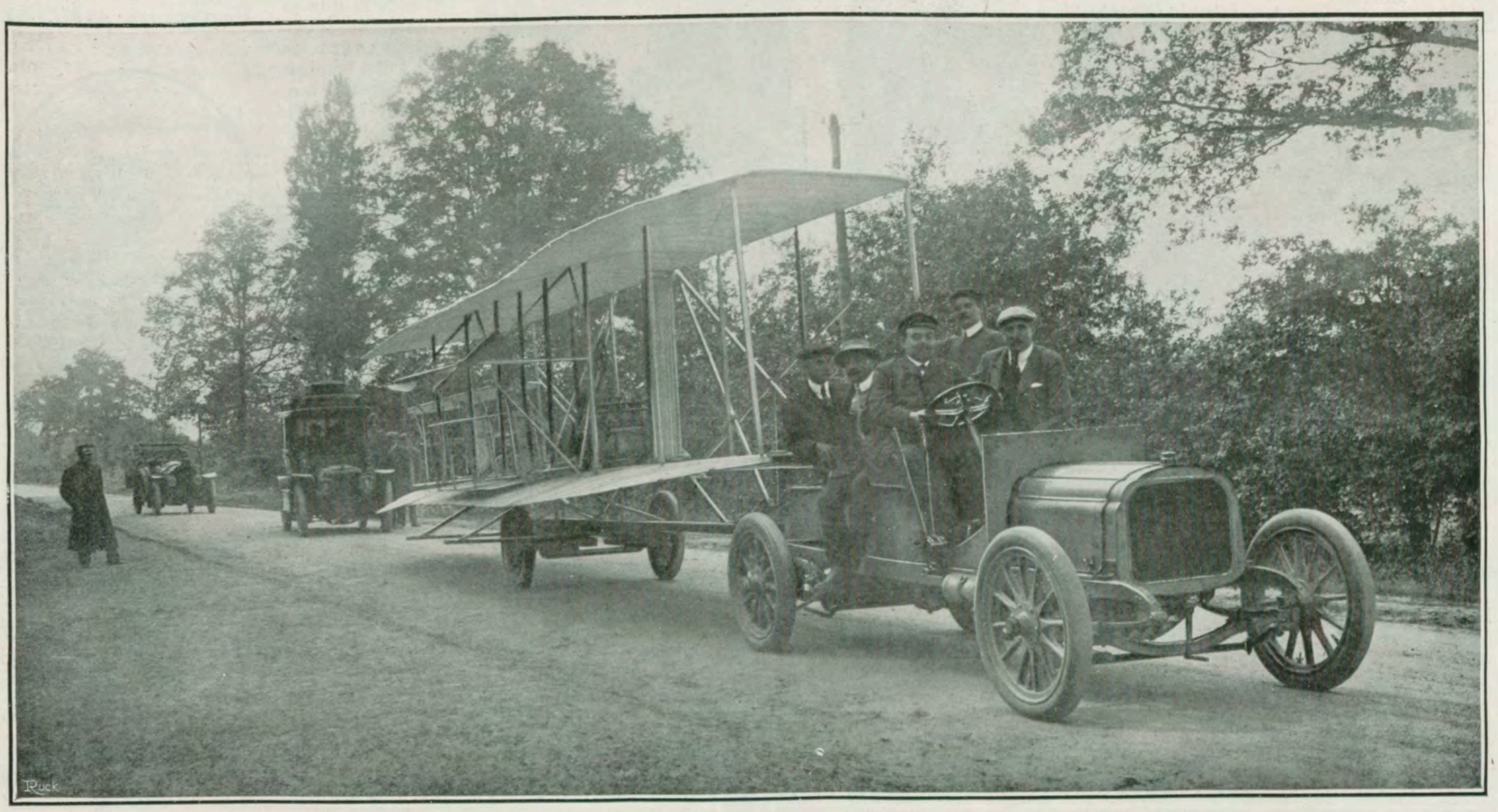
D'une enquête à laquelle nous nous sommes récemment livrés auprès des constructeurs européens, il résulte que le Grand Prix d'Amérique aura pour cette première année, une portée considérable. Nous avons, au surplus, expliqué à nos lecteurs pourquoi il importait aux principaux exportateurs du vieux monde de s'essayer dans l'épreuve patronnée par l'A. C. A., seule course autorisée. Il nous est agréable de constater que tous les nôtres ont parfaitement compris la situation.

C'est ainsi qu'on peut assurer la participation certaine — et il s'agit, bien entendu, de participation officielle, — des grandes marques Panhard-Levassor, Renault frères, Bayard-A. Clément et Lorraine-Dietrich.

L'Allemagne enverra deux Mercédès et deux Benz, et l'Italie déléguera Nazarro et Wagner avec deux Fiat. Ce premier Grand Prix d'Amérique est donc assuré du plus brillant succès.

C. Faroux.

LE TRANSPORT DE L'AÉROPLANE WRIGHT



M. Léon Bollée conduit l'aéroplane Wright au camp d'Auvours.

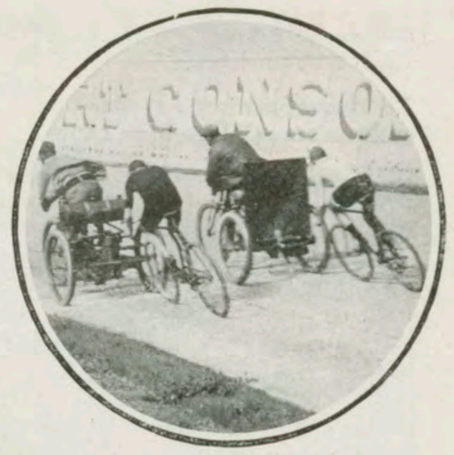
Wilbur Wright a abandonné le champ de courses des Hunaudières, où il avait effectué ses premiers essais, pour se rendre au camp d'Auvours. Pour y aller, il a placé son aéroplane sur un chariot à deux roues, qui était attaché à une automobile. C'était M. Léon Bollée qui conduisait la voiture, dans laquelle avaient pris place Wilbur Wright, M. Berg et les mécaniciens.

LE RECORD DE L'HEURE

Par BERTIN

Le maître pacemaker Bertin donne ses impressions sur le record de l'heure derrière moteur — Le premier remonte à E. Taylor en 1898 avec 54 kil. 45 m. et le dernier vient d'être battu par Wills avec 99 kil. 057

Edouard Taylor.
54 kil. 45 en 1898, puis 59 kil. 486 et 62 kil. 313 en 1900.



Baugé.
Recordman en 1900, avec 63 kil. 800, puis avec 64 kil. 350

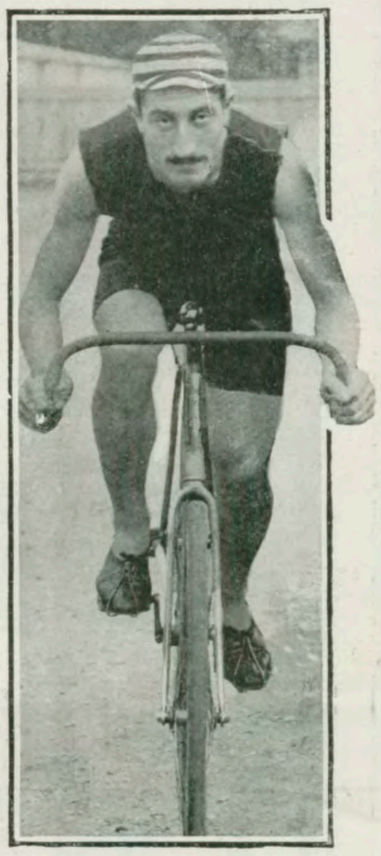
Elkes
En 1898 avec 55 k. 831.

Vous ne sauriez croire combien j'ai été heureux, l'autre jour, en descendant de motocyclette, au vélodrome de Munich, lorsque j'ai appris que j'avais fait franchir à ce merveilleux petit Wills 99 kilom. 057 m. dans l'heure. C'était la première fois que Wills tentait pareil effort, aussi n'ai je pas voulu risquer de le faire décoller en allant trop vite. Mais l'année prochaine nous recommencerons, et vous verrez qu'il les dépassera, ces fameux cent dans l'heure qui semblaient impossibles.

Comme vous le savez, ce n'était pas le premier homme auquel je faisais battre le record de l'heure. C'est en 1900 que, avec Baugé, par deux fois nous avons réussi, d'abord avec 63 kilom. 800, puis avec 64 kilom. 350. Je dois avouer que de tous ceux que j'ai entraînés, Beaugé est l'un de ceux qui m'aient laissé le meilleur souvenir. C'était un coureur doué d'une énergie à toute épreuve et plein de confiance en moi. Il disait souvent : « Avec Bertin, je ne crains rien. Quand il me fait marcher vite, presque au-dessus de mes moyens, je sais que je n'ai pas à protester, et qu'il est inutile de crier : « Doucement ». Ce serait lui faire un affront ». Et quel que soit le train, il était toujours là. C'est derrière tricycle que je lui ai fait accomplir ces performances.

Après lui, ce fut Brécy, à qui je fis augmenter le nombre des kilomètres dans l'heure ou presque. Le pauvre garçon tomba en cours de route, alors qu'il se jouait des records, et il se tua dans cette terrible chute. C'est au 66e kilomètre, alors que nous allions dépasser le 91 dans l'heure, que cet accident se produisit, au Parc des Princes. Brécy était un coureur de grande classe.

Guignard battit deux fois le record de l'heure avec moi. La première fois, le 12 avril 1905, au Parc des Princes, il faisait 89 kilom. 90. La seconde, le 28 juillet 1906, il réussissait à parcourir 95 kilom. 026 à Munich. Ce sont de belles performances qui étonnent un peu de la part de ce coureur plein de qualités, mais peu énergique. Il a fallu que je l'entraîne longtemps avant de lui faire tomber les records au Parc des Princes. Il avait la même moto et le même coupe-vent que Brécy



Bor.
En 1899 avec 58 kil. 053.

Tom Linton.
En 1899, 56 k. 966; en 1902, 68 k. 410, puis 71 kil. 660.

Robl.
65 k. 742 en 1901, 67 k. 353 et 72 k. 560 en 1902, 80 k. 663 en 1903 et 91 k. 303 en 1905.

L'anglais
A fait, entraîné août, à Munich, kilom. 057 m.

Wills.
par Bertin, le 17 dans l'heure, 99 (Pneus Dunlop)

Contenet.
Recordman en 1902 avec 77 kilom. 592, puis en 1903 avec 78 kilom. 360.

Michaël,
Recordman de l'heure en 1902 avec 75 kilom. 273.

PARIS

JUVISY
23 Kil.

BRETIGNY
(36 Kil)
1898 - E. Taylor 54^046
1898 - Elkes 55^831
1899 - T. Linton 56^966
1899 - Bor 58^053
1900 - E. Taylor 59^486

ETAMPES
(60 Kil)
1900 - E. Taylor - 62^313
1900 - Bauge - 63^800
1900 - Bauge - 64^350
1900 - Stinson - 64^673
1901 - Robl - 65^318
1901 - Dickentmann 65^621
1901 - Robl - 65^742
1902 - Robl - 67^353
1902 - T. Linton - 68^410
1902 - T. Linton - 71^660
1902 - Robl 73^760

MONNERVILLE
(74 Kil)
1902 - T. Linton - 73^350
1902 - Michael - 75^213
1902 - Contenet - 77^592

ANGERVILLE
(79 Kil)
1903 - Contenet - 78^360
1903 - B. Munroe - 79^045
1903 - Robl - 80^663
1903 - Dangla - 81^108

BOISSEAUX
(85 Kil)
1903 - T. Hall - 84^140
1903 - Dangla - 84^577
1903 - T. Hall - 87^393
1904 - Bruni - 87^579
1904 - Darragon - 87^859
1905 - Guignard 89^904

TOURY
(93 Kil.)
1905 - Robl - 91^303
1906 - Guignard 95^026

CHATEAU-GAILLARD
(99 Kil.)
1908 - Wills - 99^057

Les records de l'heure.

Nous avons figuré la route de Paris à Bordeaux, en mettant en regard les étapes du record de l'heure derrière moteur.

Dickentmann.

Recordman de l'heure en 1901, avec 65 kilom. 621.

Stinson.

L'Américain Stinson, recordman de l'heure en 1900, avec 64 kilom. 673.

Dangla.

Recordman de l'heure en 1903, avec 81 kilom. 108.

Bruni.

Recordman en 1904, avec 87 kilom. 579.

Tommy Hall.

Recordman en 1903, d'abord avec 84 kilom. 140, puis avec 87 kilom. 393.

Guignard.

Recordman en 1905, avec 89 kilom. 904, puis en 1906 avec 95 kilom. 26.

Darragon.

Darragon a battu le record du monde de l'heure, avec 87 kilom. 859 m., en 1904.

officiel, pour lui demander de venir prendre les temps. Wills me dit :

— Vous savez, il faut les faire, les cent dans l'heure.

— Oui, lui répondis-je, il faut même les dépasser.

Au quatrième tour, nous faisions les 666 m. 66 de la piste en 23 secondes, soit à 105 de moyenne, mais un vent beaucoup trop violent pour une expérience de ce genre nous gênait un peu et le virage, que nous faisions avec le vent dans le dos devenait dangereux. Aussi, après les 10 kilomètres, ai-je ralenti légèrement. Aux 50 kilomètres, nous étions toujours en avance sur les 100 kilomètres. Je ne commençai à ralentir qu'aux 70 kilomètres, alors que je m'aperçus que mon petit suiveur s'accrochait d'une façon surhumaine. Le cent dans l'heure était perdu, il fallait le sacrifier, mais le record était largement battu. Enfin, voilà l'heure terminée, je continue encore 34 secondes, les cent kilomètres sont tombés ! La pétarade du moteur s'atténue, puis s'arrête, je descends le premier, très fatigué, et je vais au-devant de Wills. Il descend, et crac, ses jambes, qui viennent de faire si belle besogne, refusent tout service et il tombe sur les genoux. Il me serre les mains avec un plaisir qui n'est pas feint. Et sa première parole, après le moment d'émotion :

— Pourquoi n'avons-nous pas été plus vite ?...

Wills est un homme !

BERTIN.

(65 × 120 centimètres), mais malgré tout mon désirde lui faire dépasser les 90dans l'heure, je ne pus y parvenir. A la mi-temps, il me fit ralentir et nous nous arrêtions à 74 mètres des 90. A Munich, j'avais une machine presque aussi vite que celle qui m'a servi pour Wills, mais 95 kilomètres étaient le maximum de Guignard. Je ne pouvais, au risque de le faire décoller, le faire aller plus vite. Avec lui également, j'ai battu le record du kilomètre lancé en 37 s. 3/5, à Munich, et en arrivant au poteau il était légèrement décollé.

Wills était moins garanti que Guignard, son coupevent n'étant que de 42 × 72, mais je voyais en lui un courage et une énergie tels que je ne craignais rien.

Le 17 août, à 6 heures du soir, le temps me semblait propice, je téléphone à M. Braumayer, le distingué architecte de Munich, qui est le chronométreur

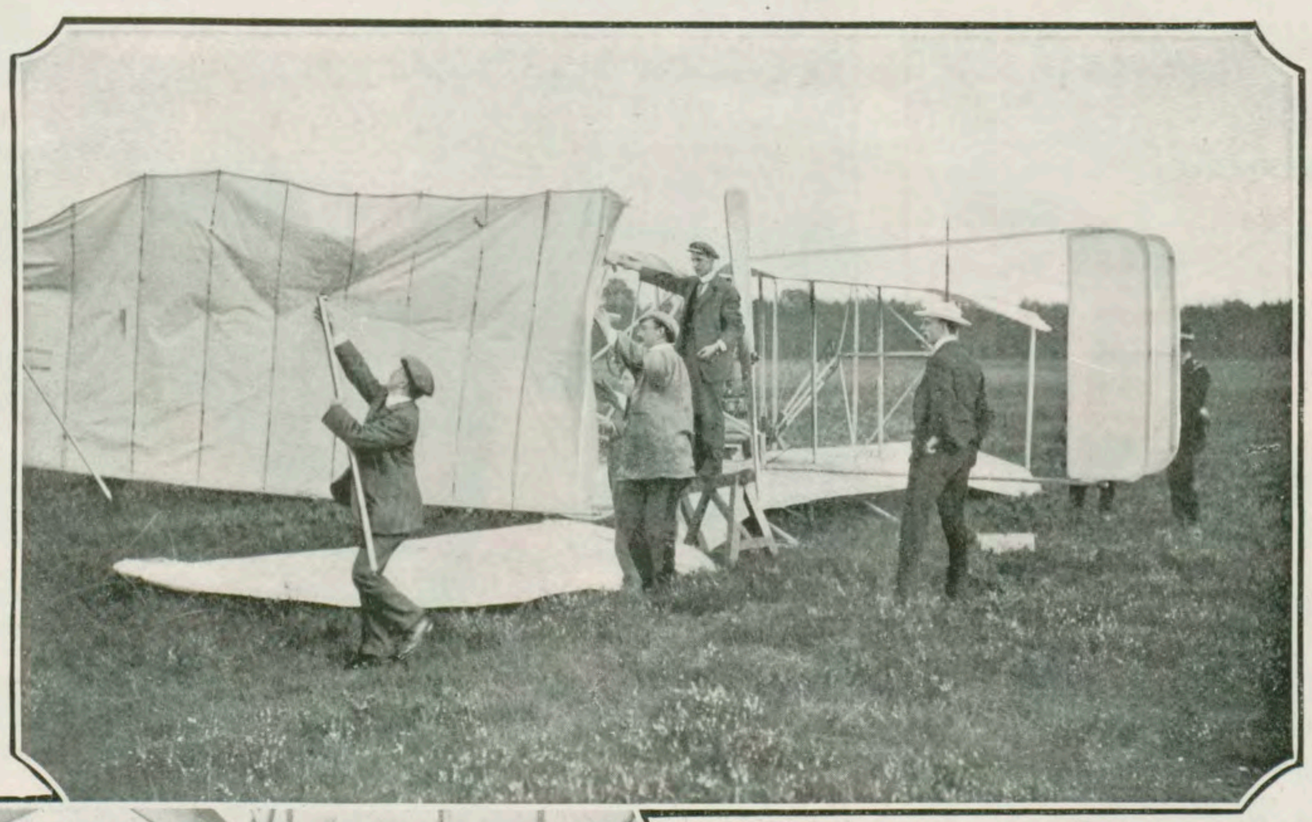
WILBUR WRIGHT AU CAMP D'AUVOURS

Par FRANÇOIS PEYREY

Tandis que Wilbur Wright recommence ses expériences au camp d'Auvours, nos aviateurs continuent leurs essais, entre 4 heures et 6 heures du matin, à Issy-les-Moulineaux

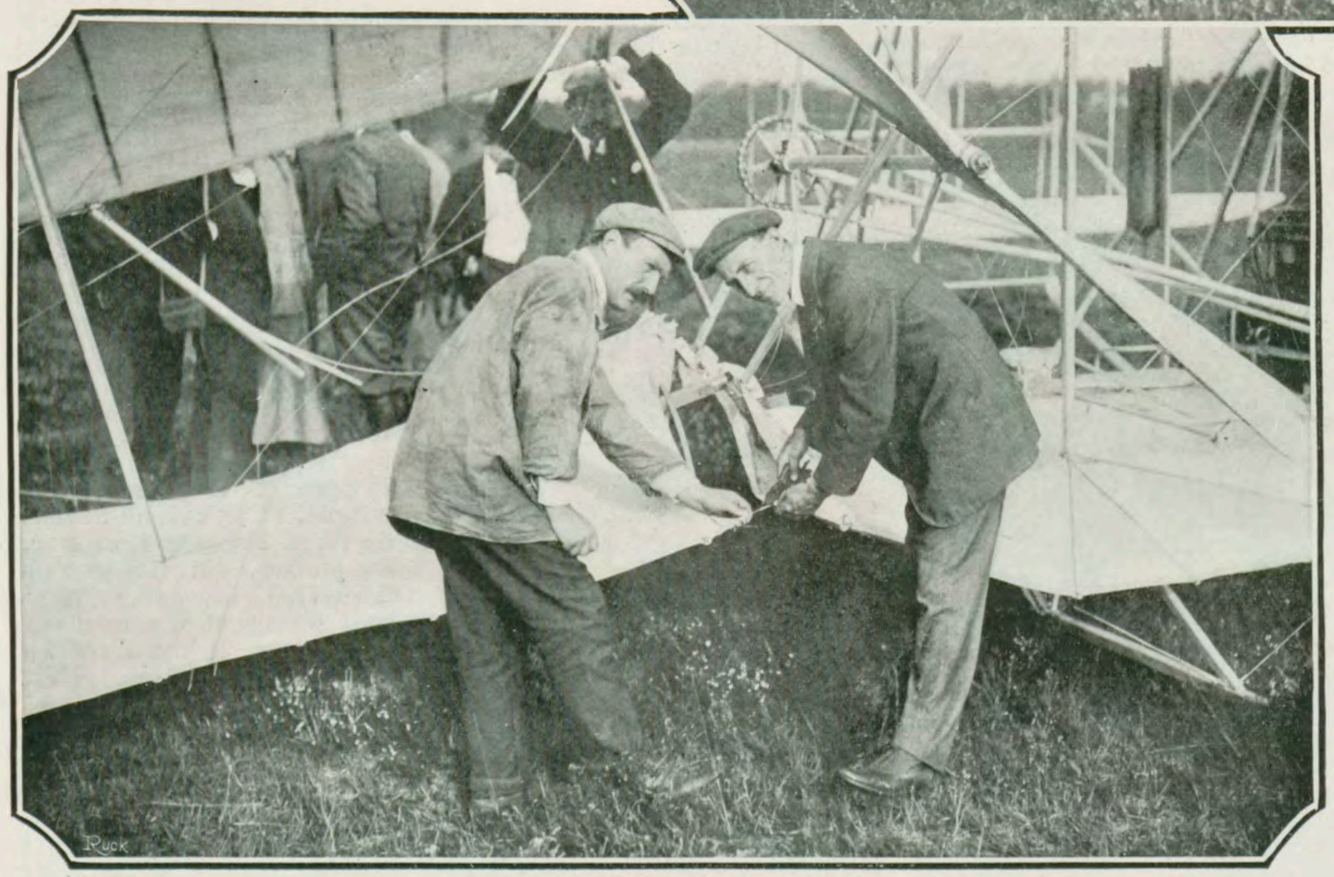
Au moment où j'écris ce nouvel article où il sera de nouveau question des célèbres aviateurs américains, j'apprends que Wilbur Wright a sollicité et obtenu de l'autorité militaire la permission d'évoluer sur le camp d'Auvours, situé à 11 kilomètres du Mans, entre les deux routes nationales du Mans à Paris, et du Mans à Orléans.

L'aviateur ne pouvait, en effet, utiliser l'hippodrome des Hunaudières que pour les premiers vols de son entraînement. Aux Hunaudières, Wright devait constamment décrire des cercles, constamment virer. Une telle manœuvre, supportable pendant un essor de quelques minutes, serait devenue fastidieuse, pénible et même daugereuse, en un vol prolongé. L'on sait que le contrat Weiller exige deux vols de 50 kilomètres. De plus, comme la distance est mesurée par une ligne droite de poteau à poteau, un perpétuel vol circulaire, de rayon médiocre, eut diminué la performance, au détriment de l'expérimentateur, d'un certain nombre de kilomètres.



Après l'accident de W. Wright.

En atterrissant, W. Wright, qui venait de s'élever à 30 mètres de hauteur, faussait une aile.

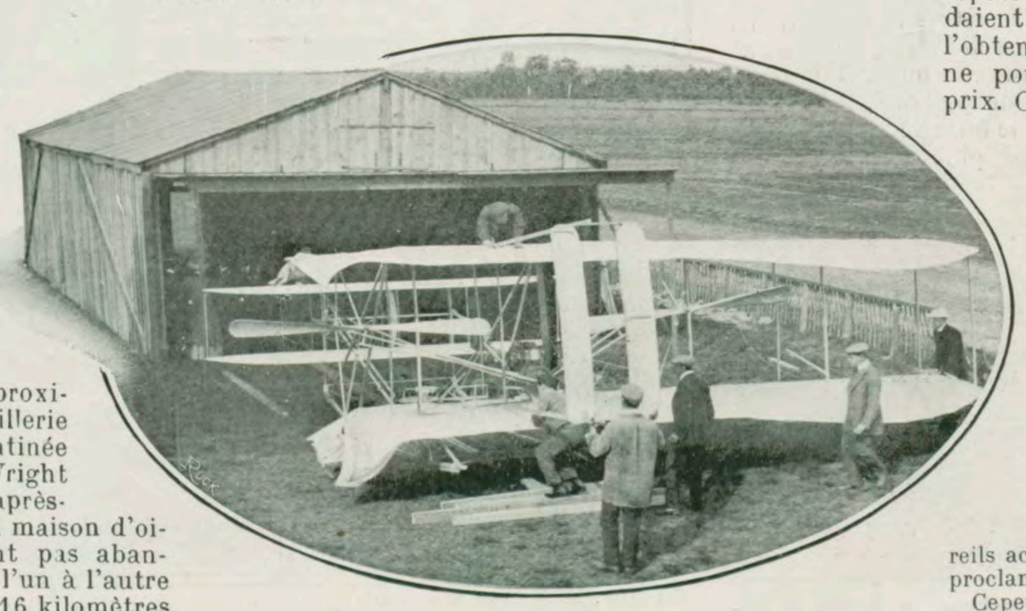


W. Wright répare lui-même.

Wilbur Wright tient absolument à réparer lui-même. Sur notre cliché, il rattache les deux bouts de l'aile brisée.

Wilbur Wright, dont l'aéroplane fut rapidement réparé, émigra donc vers le camp d'Auvours, où seront dressés deux grands pylones à 5 kilomètres de distance. Le nouveau hangar se trouve à proximité du champ de tir que l'artillerie met à contribution dans la matinée pour les écoles à feu. Wilbur Wright ne pourra donc voler que l'après-midi. Il conserve néanmoins sa maison d'oiseau des Hunaudières, n'ayant pas abandonné son idée de se rendre de l'un à l'autre point par la voie aérienne, soit 16 kilomètres environ.

Au point de vue militaire, le transport de l'aéroplane a présenté quelque intérêt.



L'appareil est ramené au hangar.

Wilbur Wright fait rentrer l'appareil dans la maison d'oiseau où l'aviateur travaille et habite.

L'opération fut extrêmement simple. L'appareil, placé transversalement sur un essieu, fut rapidement remorqué par une automobile que pilotait M. Léon Bollée; les gouvernails n'ont même pas été démontés.

Au camp d'Auvours, Wilbur Wright tentera également de remporter le Prix de la Hauteur.

Le Prix de la Hauteur, fondé par souscriptions, dont la première — souscription Georges Dubois — remonte au 18 mars dernier, s'élève actuellement à 2.375 francs. Cette somme est destinée au premier aviateur capable de franchir, sans le toucher, l'obstacle ainsi défini: une série de balonnets captifs retenus au sol par des lignes de 25 mètres de longueur. Wilbur Wright a déjà gagné officieusement le prix, puisqu'il s'est élevé à trente mètres. A bientôt, la nouvelle officielle de ce succès, que nous lui souhaitons vivement. L'aéronautique française lui doit bien cette récompense, ne serait-ce que pour faire excuser ses plaisanteries faciles, trop faciles, de jadis.

A-t-on souvenance que le Prix de la Hauteur fut assez vivement discuté? D'aucuns paraissaient éprouver le naïf effroi d'une catastrophe, encore que nous ayons répété à satiété que les souscripteurs accordaient aux aviateurs le crédit nécessaire à l'obtention de la stabilité, sans laquelle il ne pouvait être question de disputer le prix. On croyait même si peu à la réussite prochaine, que la Commission sportive de l'Aéro-Club de France décidait ultérieurement de fixer au 1er juillet 1910 la clôture irrévocable des engagements. Or, le Prix de la Hauteur sera gagné cinq mois après sa fondation, par un homme capable de cette performance trois ans auparavant!

Voici maintenant, sur l'aéroplane Wright, une opinion autorisée et impartiale, l'opinon de M. Louis Blériot:

La question de l'aviation est encore un peu confuse; nous en sommes toujours à la période des essais, les appareils actuels ne nous permettant pas encore de proclamer que le but est atteint.

Cependant, il faut reconnaître que l'aéroplane de Wright est encore le meilleur; l'«utilisation» de son appareil est plus rationnelle; le moteur plus léger et qui n'est que de vingt-cinq chevaux, assure un rendement supérieur. Cet appa-

reil, en outre, est des plus maniables, il obéit mieux à son conducteur, alors que ceux de ses concurrents n'offrent pas encore des avantages aussi certains. Il présente cependant un grave inconvénient, celui de ne pouvoir s'envoler par ses propres moyens. Mais il est perfectible. Faut-il conclure que nos appareils ne nous permettront pas d'atteindre les dernières performances de Wright ?

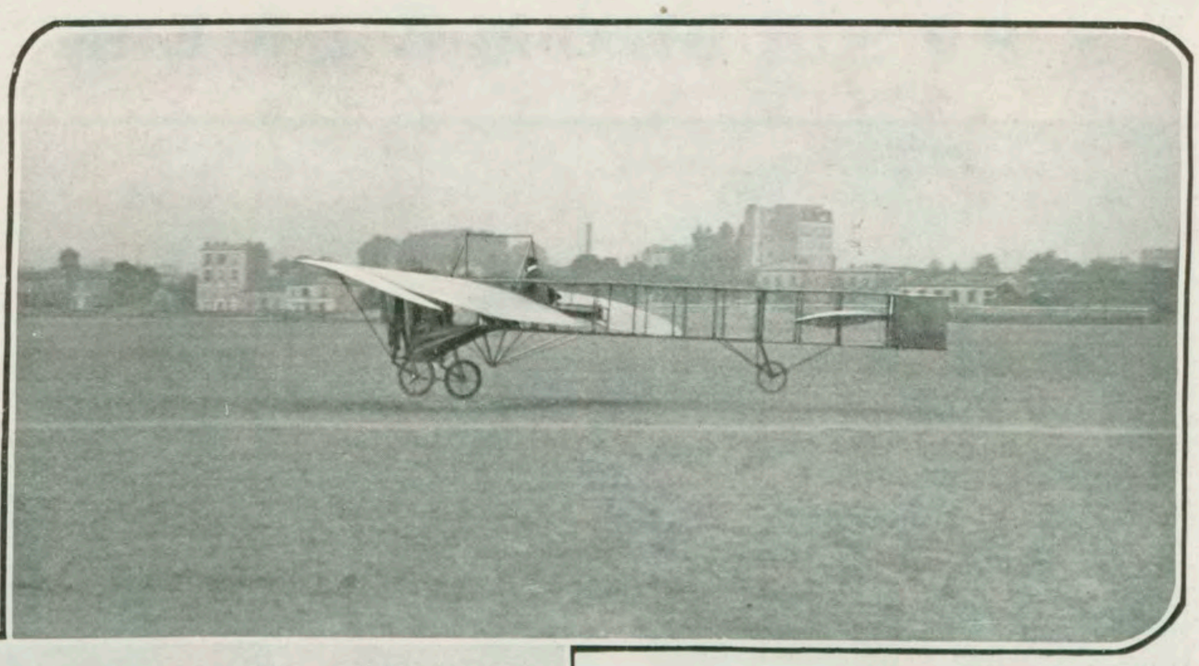
Nos appareils, mis au point, pourraient, en temps de guerre, en raison de leur grande vitesse, être utilisés pour le service des communications rapides, alors que celui de Wright ne pourrait être employé que pour le service des reconnaissances, en raison de sa vitesse inférieure à la nôtre.

Nous avions une avance sur les Américains ; elle est aujourd'hui perdue, mais l'Angleterre est en retard sur nous, à tel point qu'à chaque instant, ses ingénieurs viennent se documenter en France. Quant à l'Allemagne, elle franchira la passe, si ingrate parfois, des essais, en traitant avec Wright. De cette façon, nos voisins profiteront utilement et immédiatement des avantages qu'offre cet appareil, affecté dès demain, soyez-en convaincu, à l'armée.

Un succès du biplan *Ferber IX*

Tandis que Wilbur Wright procédait à ses divers paratifs, le biplan *Ferber IX*, monté par M. Legagneux, remportait le 19 août, sur le terrain de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, le troisième des prix dits « de deux cents mètres » fondés par la commission d'aviation de l'Aéro-Club de France. Les deux premiers sont revenus à M. Léon Delagrange (17 mars), et à M. Louis Blériot (29 juin).

M. Legagneux exécutait, ce jour-là, son troisième vol. Malgré son entrée récente dans la carrière, il réussit un parcours de 256 mètres en 25 s. 3/5. L'altitude moyenne fut de 6 mètres dans une parfaite stabilité. Le temps était calme,



L'aéroplane Blériot.

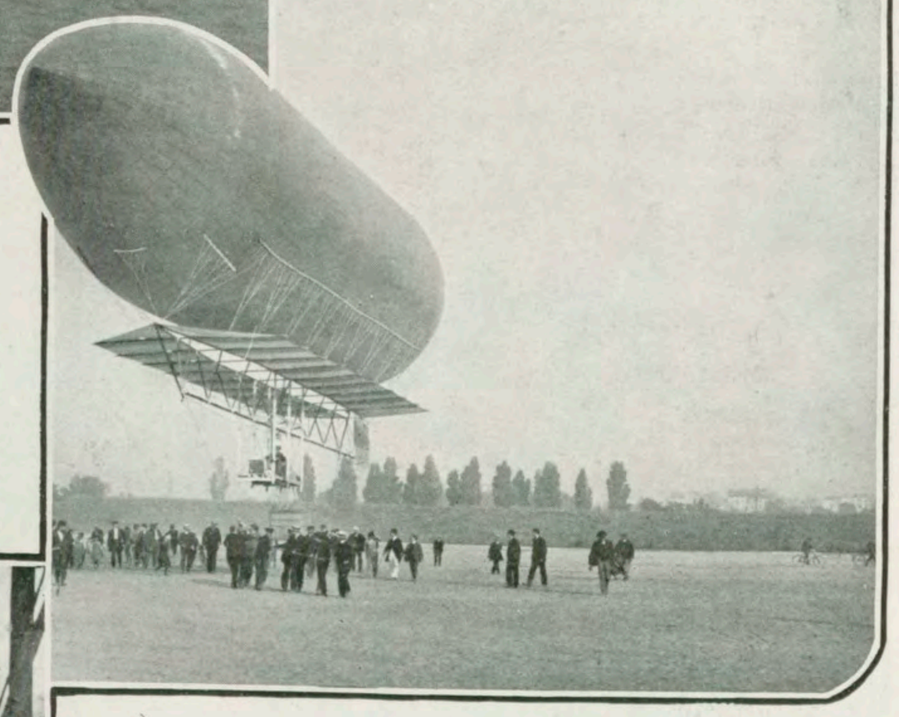
L'aéroplane Blériot vient de faire des essais très concluants sur le champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux.

il est vrai, puisque le vol fut effectué au lever du jour, mais ce même aéroplane a déjà prouvé sa stabilité par des brises assez fraîches, alors qu'il était monté par le capitaine Ferber.

Le savant officier nous a malheureusement quittés pour Brest, où il est désormais attaché à la direction de l'artillerie. Nous voulons espérer que l'exil ne saurait être long de cette personnalité absolument distinguée de l'aéronautique. On lui doit notamment l'introduction en France de la solution américaine : l'aéroplane biplan.

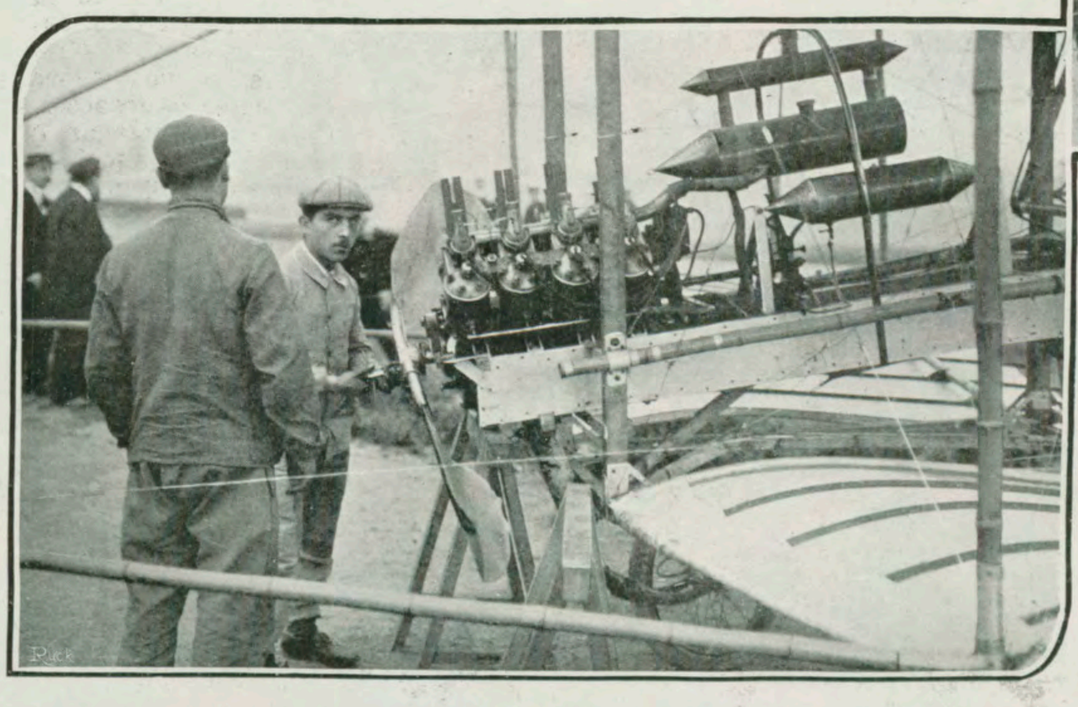
L'aéroplane *Gastambide-Mengin II*

Le Gastambide-Mengin *est le premier monoplan ayant réussi à enlever deux aviateurs à son bord. (Moteur Antoinette.)*



Le mixte Malécot.

L'aéronat mixte Malécot a réussi quelques évolutions à Issy-les-Moulineaux.



Le *Ferber*.

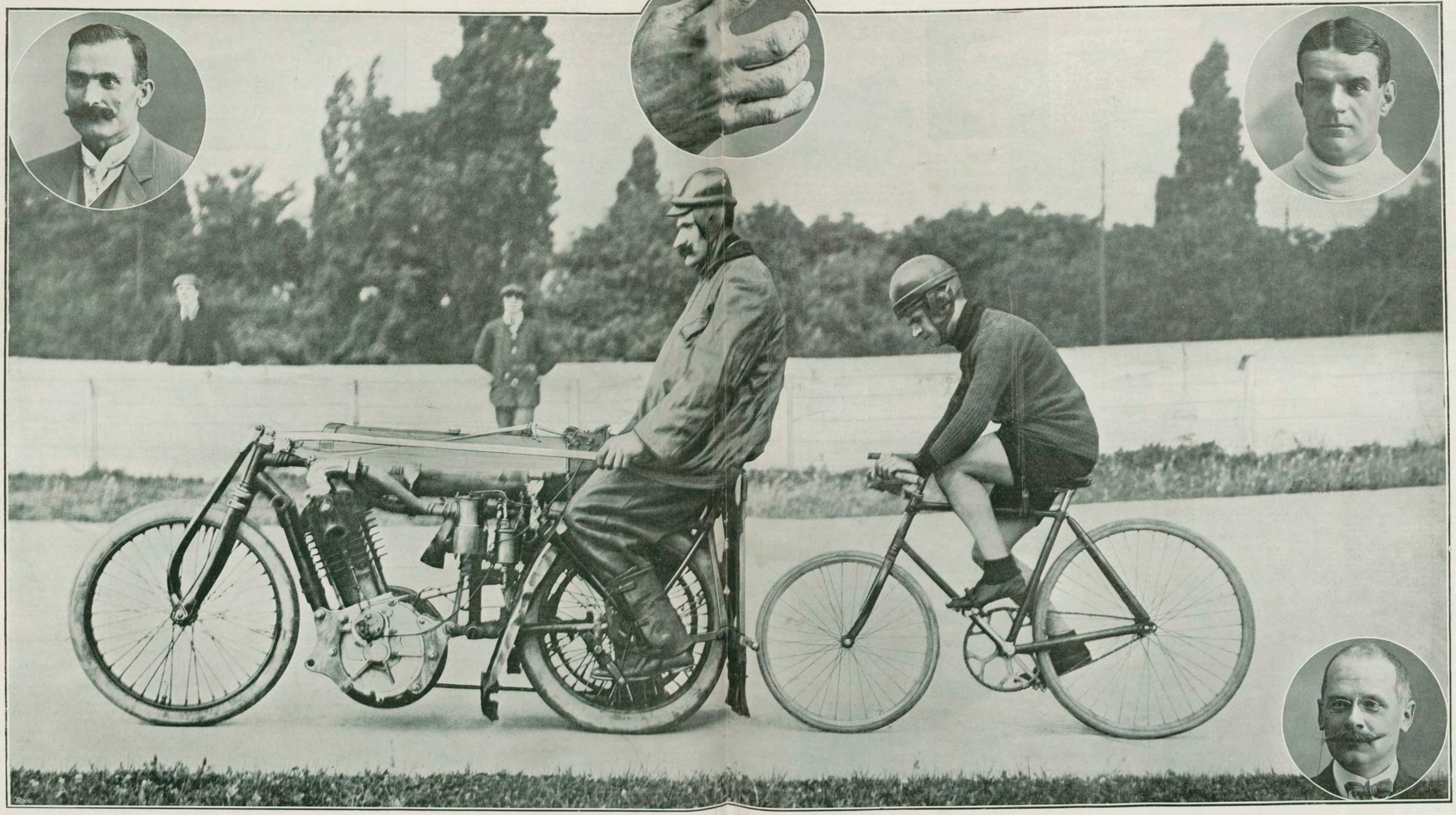
Le Ferber *vient de gagner le troisième prix des 200 mètres de l'Aéro-Club, réalisant un vol de 256 mètres en 25 s. 3/5. (Moteur Antoinette.)*

Le capitaine Ferber, qui commença en 1899 l'étude expérimentale de l'aviation, entra en relations, en 1902, avec M. Octave Chanute, qui lui communiquait les plans des planeurs Wright. A partir de cette époque, l'officier construisit ses machines volantes d'après les indications de l'ingénieur de Chicago. Il ajouta cependant à l'arrière la queue stabilisatrice monoplane de Pénaud, puis, latéralement, des focs stabilisateurs. Car il n'ignorait pas que les Wright gauchissaient leurs ailes afin de conserver l'équilibre, et les focs sont un dispositif dérivé de l'ingénieux procédé américain. Le capitaine Ferber a bien mérité de l'aéronautique française. Il a puissamment contribué à l'heureuse agitation de ces dernières années et j'entends encore le cri d'alarme qu'il poussait à Nice, dès 1903 : « Il ne faut pas laisser l'aéroplane s'achever en Amérique ! » Le capitaine Ferber avait demandé un congé l'année suivante pour se consacrer exclusivement à l'aviation. Rappelé brusquement à l'activité, il a offert son aéroplane à M. Legagneux, avant son départ, que nous regrettons profondément.

François Peyrey.

La Vie au Grand Air

99 KILOMÈTRES 57 MÈTRES DANS L'HEURE A BICYCLETTE



LES RECORDMEN DU MONDE S'ENTRAINENT AU PARC DES PRINCES

Le 17 août, à Munich, sur la piste du Sportplatz, le vélodrome le plus rapide du monde, Bertin et Wills ont accompli une merveilleuse performance. Ils ont parcouru dans l'heure 99 kilom. 57, battant le précédent record, qui appartenait à Guignard, également entraîné par Bertin, de 4 kilom. 31. Les 100 kilomètres dans l'heure semblent donc possibles. On ne sait ce qu'il faut le plus admirer de la rare qualité des héros de cette prouesse ou de leur audacieuse témérité. C'était la cinquième fois que Bertin menait au succès des tentatives de record de l'heure. Il est à noter que sa motocyclette a été entièrement construite par lui. La bicyclette de Wills développait 12 m. 60 et le petit Anglais était obligé de donner deux coups de pédale à la seconde. En haut, à gauche, Bertin ; à droite, Wills ; en bas, le manager de Wills, Ph. Reese. Au milieu, la main de Bertin, après la course : remarquez les coupures faites par le guidon.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME

M. Charles Guilbaud, de Rouen, fait actuellement des expériences préliminaires, avec un aéroplane qu'il va essayer très prochainement.

CASSE-COU !

On ne m'accusera pas, je pense, d'être hostile à la course : j'ai mené assez de campagnes en faveur des épreuves de vitesse en général, pour avoir la permission de dire franchement mon opinion quand elle est opposée à une de celles-ci en particulier. J'ai d'autant moins de scrupules à le faire, que la course étant disputée, on ne pourra pas m'accuser de lui nuire, et je ne pourrai pas me reprocher à moi-même de lui avoir fait quelque tort.

Une société de province, l'Étoile Sportive Caennaise, avait eu l'idée d'organiser une course de voiturettes, qu'elle baptisa Coupe de Normandie. Elle était ouverte aux voiturettes répondant aux conditions suivantes :

Monocylindriques. 100 m/m d'alés.
Deux-cylindres . . 89 —
Quatre-cylindres . 85 —

C'étaient donc, pour la première catégorie, les voiturettes du Grand Prix, et, pour les deux suivantes, des moteurs plus forts que ceux qui avaient couru à Dieppe, puisque les alésages maxima fixés par le règlement de la commission sportive étaient respectivement de 78 et 62 millimètres.

Mais, tandis qu'à Dieppe la course se disputait sur un Circuit débarrassé de tout obstacle, gardé militairement et où la voie était entièrement libre devant les coureurs, la Coupe de Normandie se disputait sur des routes ouvertes à la circulation, traversant des villages, touchant des villes, comme Bayeux et Caen, et sur un circuit de 62 kilom. qu'il fallait couvrir quatre fois, soit 250 kilom environ.

Et quel jour avaient choisi les organisateurs pour disputer une telle épreuve? Le 15 août! Une course le samedi 15 août sur les routes de Normandie, sur le chemin direct de Saint-Aubin, de Luc, de Lion, de Courseulles, d'Arromanches, de tout ce chapelet de plages qui s'étale en face des rochers du Calvados. Je laisse à penser la foule d'automobiles de cyclistes, de voitures de toutes sortes, dont une telle route pouvait être encombrée!

Et le lendemain, un des vainqueurs pouvait se vanter d'avoir fait *90 kilomètres de moyenne* sur route *non gardée!*

J'en reste à me demander qui était le plus coupable, du club qui organisa une telle épreuve, ou du préfet qui l'autorisa.

MARCEL VIOLLETTE.

Le dirigeable du capitaine Lovelace, détruit ces jours-ci à l'exposition de Londres, l'hydrogène ayant pris feu; deux morts.

Une course de bicyclettes assez originale s'est disputée ces jours-ci à Londres. Tous les coureurs s'étaient revêtus de peaux de bêtes.

CURIEUSES MŒURS

Ah! ils vont bien, ceux qui se croient champions!

Deux hommes, Parent et Friol, se mordent les doigts, en ce moment, d'avoir voulu être trop malins. N'ayant tout leur esprit l'un que dans sa motocyclette, l'autre dans ses jambes pendant deux cents mètres, ils auraient dû se rendre compte qu'il était plus simple de faire honneur à leurs contrats que de passer pour de macabres plaisants.

Parent, engagé dans la course de six heures de Buffalo, à de brillantes conditions, trouva fort honnête de venir le jour de la première épreuve trouver les directeurs du vélodrome et leur dire que, maintenant qu'il avait été honteusement battu aux Championnats du Monde, il avait augmenté de valeur. Dans ces conditions, il ne partirait pas si on ne lui donnait pas une plus forte garantie. Cette attitude, qui vaudrait à son auteur l'honneur d'entrer d'emblée dans une des classes de chant du Conservatoire, n'eut pas le moindre succès auprès de Victor Breyer et de Robert Coquelle. Parent fut éconduit, remplacé par Dussot, et le public vint tout aussi nombreux. Aussi bien, ce stayer n'aurait pas existé dans pareille épreuve, trop longue et trop dure pour sa piètre constitution. Darragon se serait joué de lui avec virtuosité. Ce petit incident a eu cette conséquence, heureuse pour le public, mais fâcheuse pour Parent, de lui valoir une suspension de six mois. On peut dire que la carrière du présomptueux est brisée.

Le petit scandale Friol est amusant aussi. L'ancien champion se considérant sans doute mal payé, a trouvé fort plaisant, à Vichy, de se faire battre dans sa série et dans le repêchage.

JACQUES MORTANE.

Du 16 au 21 août.

CYCLISME

Dimanche 16 août.

Vélodrome Buffalo. — Demangel gagne la Coupe Dubonnet.

Course de Six heures : 1. Darragon, 280 kilom. 860 ; 2. Contenet, 275 kilom. 230 ; 3. Walthour, 274 kil. 160 ; 4. Dussot, 270 kil. 160.

ATHLÉTISME

Samedi 15 août.

Tournoi du Lawn-Tennis Club d'Etretat : Maurice Germot bat Allan H. Muhr.

Dimanche 16 août.

Championnats du Monde de Natation : 200 mètres. — 1. Billington ; 2. Chrétien ; 3. Bougoin.

100 mètres. — 1. Billington ; 2. Bonnet ; 3. Estrade.

500 mètres. — 1. Billington ; 2. Estrade ; 3. Chrétien ; 4. Ballot.

HIPPISME

Dimanche 16 août.

Deauville. — *Grand Prix de Trouville-Deauville*, (75 000 francs, 2.600 mètres) : 1. Cheikh, à M. A. Fould (Hobbs) ; 2. Sange Pourprée ; 3. L'Inconnu. (10 partants.)

Lundi 17 août.

Deauville. — *Grand Steeple*, (10.000 francs, 4.700 mètres) : 1. Ros à M. H. de Juge (Salamagnou) ; 2. François ; 3. Ulster. (8 partants.)

Mardi 18 août.

Deauville. — *Prix de la Touques*, (12.000 francs, 1.000 mètres) : 1. Sea Quen, à M. C. W. Birkin (Jennings) ; 2 Oversight ; 3. Quid Novi. (4 partants.)

Grand Handicap de Deauville (20.000 francs 1.600 mètres) : 1. La Merveille, à M. Champion (Ryan) ; 2. El Biar ; 3. Eilina. (16 partants.)

POUR LES MYOPES

Etes-vous myope?

Si oui, je vous plains quand vous êtes contraint de monter en voiture découverte.

Myope comme vous, j'avais passé par les mêmes tribulations, jusqu'à ce que j'aie rencontré, il y a quelques semaines, la lunette sauveur. Elle comporte deux verres superposés, le premier est un verre biconcave que vous choisissez à votre vue, le second, placé au-dessus, un verre plan, ce dernier, facilement démontable peut se remplacer par un verre noir ou jaune pour le soleil. La monture, en maillechort, très résistante, protège fort bien l'œil en cas d'accident. J'ai usé de cette lunette dite « Polychrome », pendant quelques milliers de kilomètres, et le plaisir de l'automobile s'en est trouvé doublé. On la trouve partout.

Sulzbacher, l'un des meilleurs escrimeurs français, qui vient de se tuer, ne laissant que des regrets derrière lui.

TOUT LE MONDE A L'EAU

Cet hiver, comme le faisait remarquer récemment mon excellent confrère et ami Ch. A. Bertrand, il n'y en avait que pour la boxe. Cet été, l'ère est à la natation. Dans la mauvaise saison, on voit prendre des pains, dans la belle on voit prendre des bains. Félicitons les générations nouvelles de s'être enfin rendu compte que l'eau ne sert pas seulement pour la pêche à la ligne. Alors que jadis dans les rencontres internationales, les Français n'étaient pas encore à dix mètres du départ que les étrangers avaient déjà passé la ligne d'arrivée, aujourd'hui nous possédons de réels champions. Si nous ne luttons pas encore victorieusement avec nos maîtres, nous ne faisons point mauvaise figure dans les grandes épreuves et nous obligeons les meilleurs à s'employer de toutes leurs forces pour conserver l'avantage. Et demain, il ne fait de doute pour personne que souvent nous vaincrons les Anglais. Billington s'est défait assez difficilement de Chrétien dans la traversée de Paris à la nage, encore moins aisément d'Estrade dans le championnat du monde des 500 mètres. Ces deux hommes appartiennent à la nouvelle génération, à celle en qui nous avons mis tous nos espoirs. (Que cette fin est donc pathétique !)

Si nous observons les amateurs, les résultats sont aussi encourageants. Souvenez-vous que dans la traversée de Londres à la nage, qui compte 25 kilomètres, sur plus de 40 partants, le Français Drigny, notre sympathique confrère des *Sports*, s'est classé neuvième. Mentionnons aussi les Vasseur, les Meister, les membres de la Libellule, et convenons que, comme dans la plupart des autres sports, nous commençons à faire bonne figure.

J. M.

(Cl. Vulga.)

Le polo bat son plein en ce moment sur les plages de France. Parmi les joueurs qui se font le plus applaudir se trouve le prince de Bragance.

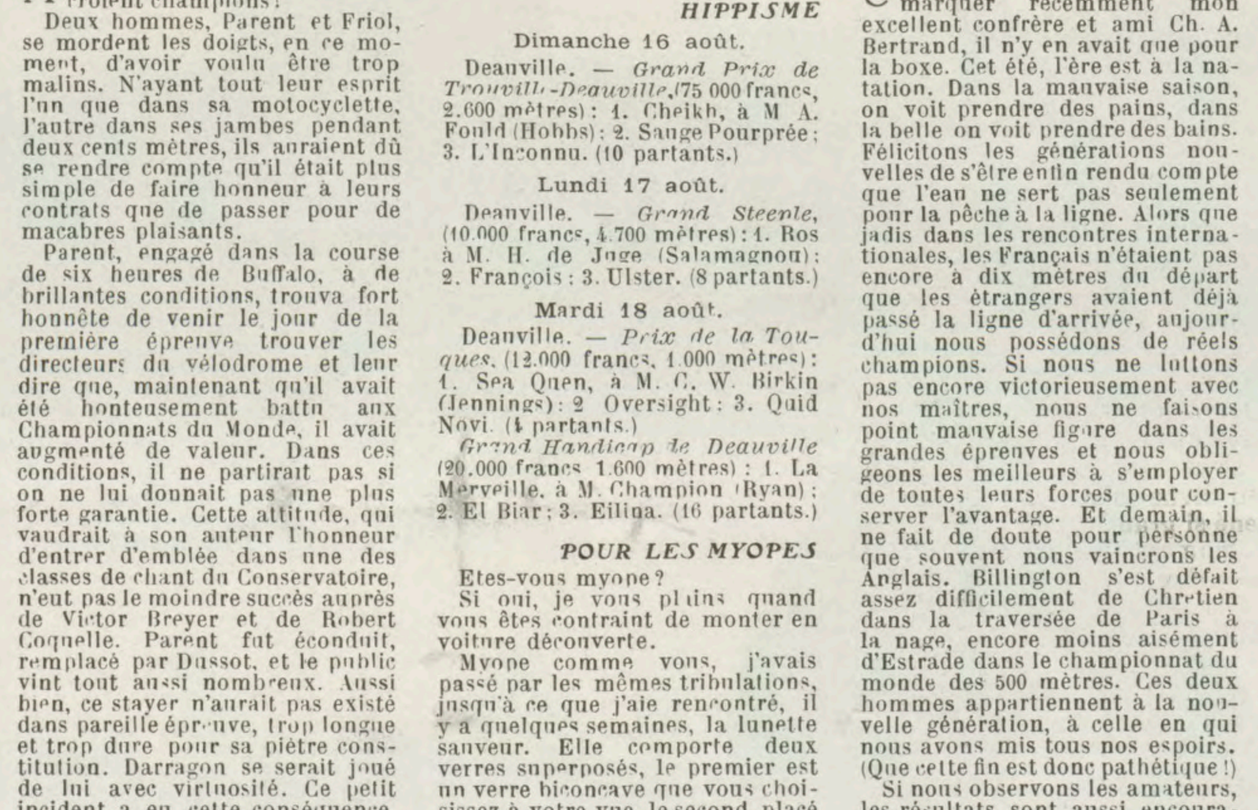
STEEPLE-CHASING

Un incident burlesque, ou plutôt une série d'incidents burlesques a marqué, l'autre jour, le second Prix de la Société des Steeple Chases, à Deauville. Trois concurrents s'étaient mis en ligne pour se disputer l'épreuve : Vatferfiche, Ball et Marquis de Carabas II. En arrivant, dès le début du parcours, devant la banquette, tous trois refusaient l'obstacle ; Marquis de Carabas, ramené, sautait, puis se dérobait un peu plus loin, à la haie vive des tribunes, qu'il refusait obstinément. Cependant, Ball, qui avait fini par passer la banquette, arrivait à son tour à la haie des tribunes, où, par l'exemple de sa docilité, il ramenait Marquis de Carabas dans le droit chemin. Par exemple, lorsqu'ils se représentaient pour la seconde fois devant la banquette, où Vatferfiche était encore en détresse, toute leur bonne volonté s'était évanouie et ils restaient définitivement en panne. J'avoue, d'ailleurs, qu'un groupe de spectateurs énergumènes entourait les concurrents, excitant l'un, effrayant ou même arrêtant l'autre ; si bien que la course menaçait de dégénérer en bagarre. Les délais étant expirés, la course était annulée et recourue à la fin de la réunion, sans grand résultat, d'ailleurs, car Ball et Marquis de Carabas, qui se présentaient seuls, échouaient encore devant la fatale banquette.

Cette banquette ne ressemble pas aux obstacles anodins qui ornent les hippodromes parisiens et auxquels s'habituent trop aisément les steeple chasers de la région parisienne. C'est une nouvelle preuve de ce fait que nos chevaux d'obstacles tendent de moins en moins à être des sauteurs ; l'insuffisance de leur dressage se fait sentir dès qu'on les sort de leur train-train accoutumé. Ce ne sont pas des sauteurs ; ce sont des chevaux qui savent tourner en rond à Auteuil, à Saint-Ouen et à Enghien.

Il ne faut donc pas nous émerveiller sur les performances qu'ils accomplissent et sur la façon rapide dont ils mènent les courses. Non, ils n'ont pas de mérite, puisque les obstacles qu'ils franchissent sont des plus aisés. Il faudrait les voir au Grand National de Liverpool, et alors seulement, on se rendrait compte s'ils sont de vrais sauteurs.

BOÏARD.



L'ISABELLE GNOME (Cl. Vulga.)

L'Isabelle Gnôme, moteur Gnôme, coque Luce, à M. Velghe, s'est classé second dans la Coupe Menier, dernière épreuve de Paris à la Mer 1908. Il a accompli le parcours en 11 m. 28 s. Le moteur Gnôme a prouvé une fois de plus ses merveilleuses qualités de régularité et de souplesse.

Belle Face, au comte Ed. de Fitz-James, qui s'est classée première dans le Critérium de Bernay.

LA FIN DES VACANCES

Par BOIARD

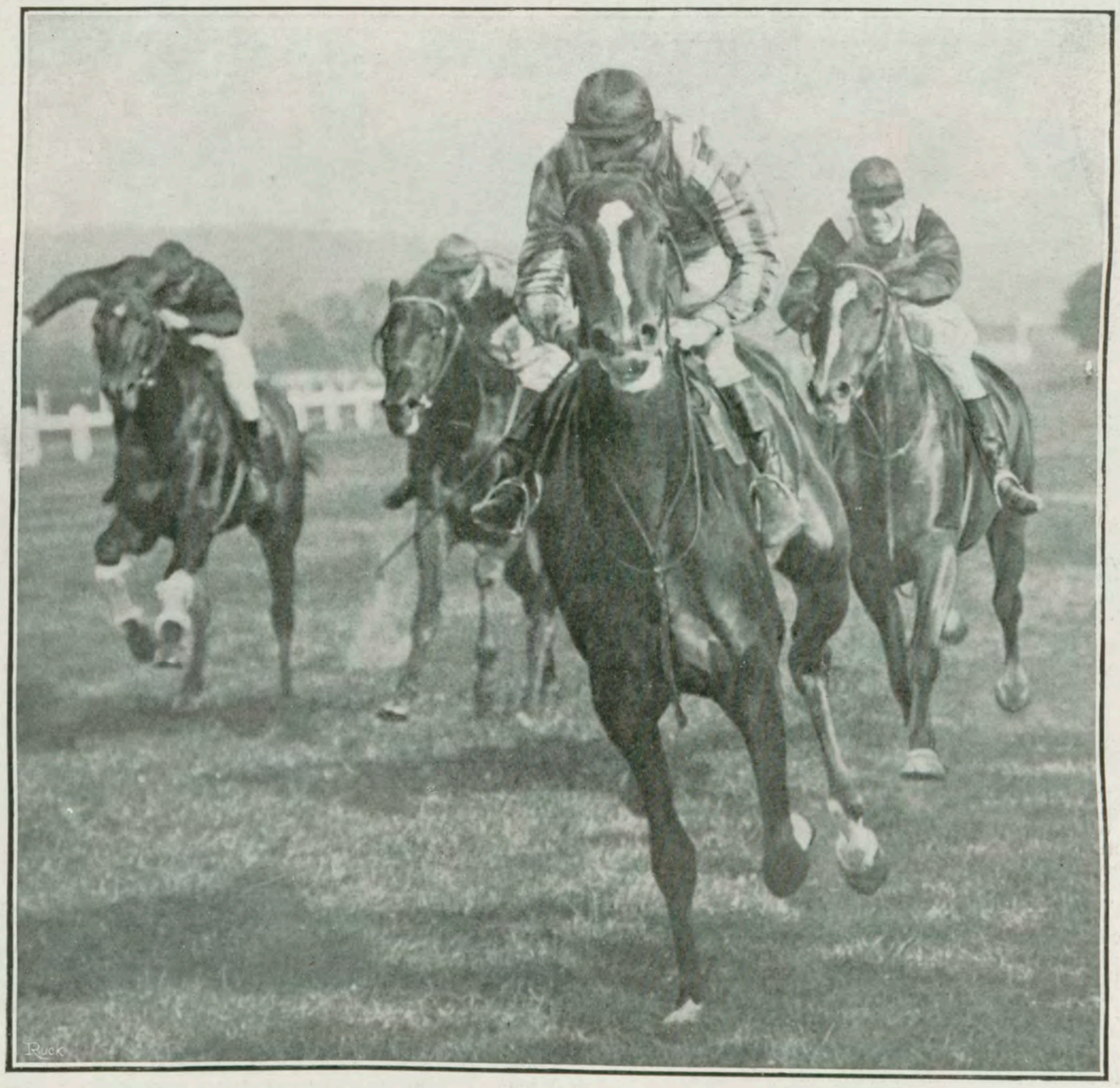
La dernière semaine de sport vagabond vient de s'écouler : le meeting de Dieppe clôture dignement la série des vacances — Dimanche prochain, Chantilly marque la reprise de la saison parisienne

Nous sommes au temps des vacances : c'est le moment choisi par les habitants des grandes villes pour aller se retremper au sein de la belle nature. En cohortes serrées, ils montent à l'assaut des trains de plaisir, s'empilent dans les compartiments étroits, puis, un beau matin, font irruption dans le petit trou pas cher qu'ils ont choisi comme centre de leurs excursions et de leurs randonnées futures ; quelques temps après, harassés, fourbus, ils reprennent le chemin de la ville, heureux de pouvoir enfin se reposer dans le calme de leur travail habituel. Le temps des vacances est passé.

Les chevaux de courses doivent avoir la même impression lorsqu'ils regagnent leurs pénates. En effet, pendant tout le mois d'août, au lieu de prendre à Chantilly ou à Maisons leur train du matin pour aller à l'hippodrome, comme un bon citoyen prend son omnibus pour se rendre à son travail, ils ont été cahotés à travers toute la France : Vichy, Deauville, Caen, Dieppe ; quelques-uns même ont traversé la frontière, allant à Baden-Baden ou à Ostende. Bref, ce furent de véritables vacances, au cours desquelles les fatigues du déplacement le disputèrent aux fatigues de l'entraînement. Aussi, est-ce avec un soupir de soulagement qu'ils vont voir, dans quelques jours recommencer la saison parisienne.

Il nous faut cependant revenir sur les dernières réunions de la campagne normande. La journée du Grand Handicap a clôturé dignement le meeting de Deauville. Seize concurrents se sont mis en ligne dans la fameuse épreuve : Keila a mené si grand train que l'on a pu croire un moment qu'elle s'était échappée, mais, arrivée dans la ligne droite, elle s'est éteinte et a laissé la partie se disputer entre Rovno, Eilina, El Biar, et La Merveille, cette dernière gagnant confortablement d'une longueur et demie. Le Prix de la Touques, réservé aux deux ans, nous a permis de revoir Sea Queen, dont la dernière performance derrière Fulvie avait l'excuse d'un sérieux incident au départ. Elle a confirmé les excellents débuts, qu'elle avait fournis à Maisons battant Circé et un lot nombreux, en remportant une victoire excessivement facile devant Oversight et Quid Novi. Cette performance, semble la placer parmi les animaux de tête de sa génération. Dieppe, qui marque l'étape du retour, a repris la suite de Deauville. Pendant ce temps-là, le meeting de Bade bat son plein ; malheureusement, nos champions, qui sont vraiment trop sévèrement traités, brilleront le plus souvent par leur absence.

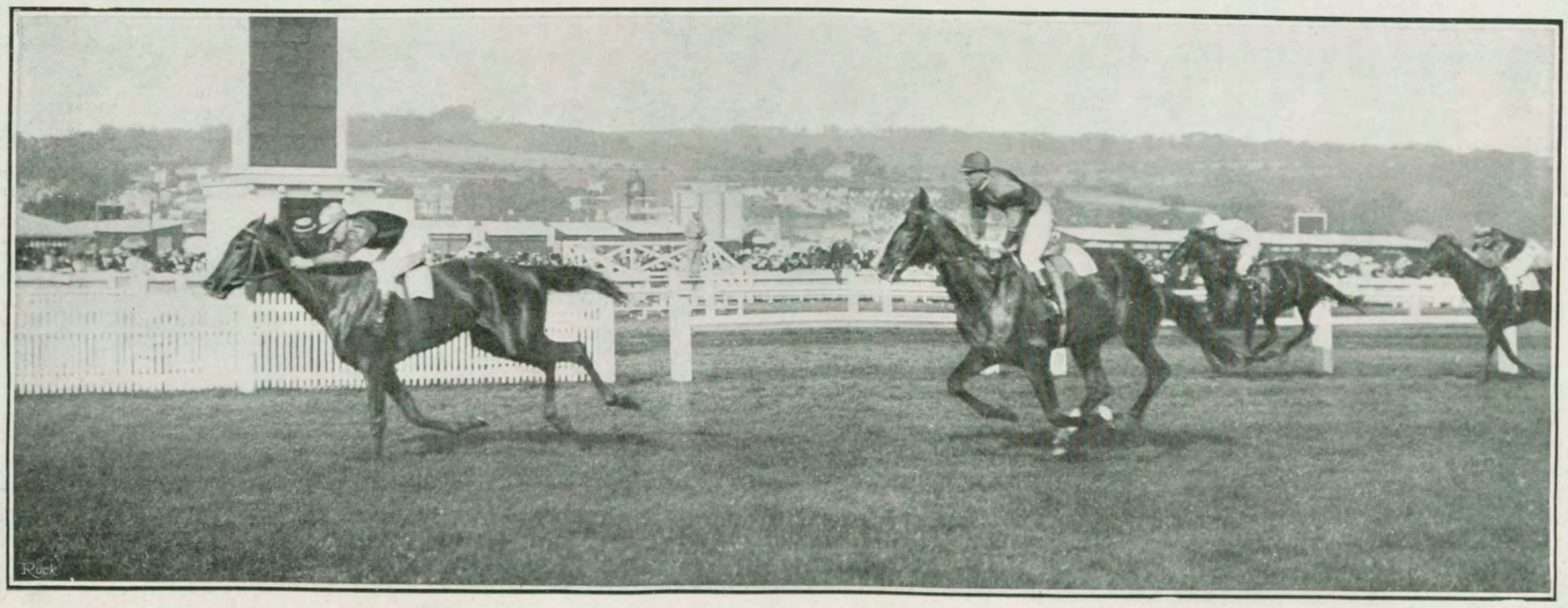
BOÏARD.



Clinquant — Quid Novi — Sea Queen — Oversight

L'arrivée du Prix de la Touques. (12.000 francs, 1.000 mètres, Deauville.)

Sea Queen, Quid Novi et Oversight se sont élancés en tête. Au coude, Oversight tentait de rejoindre Sea Queen, mais celle-ci gagnait par deux longueurs.

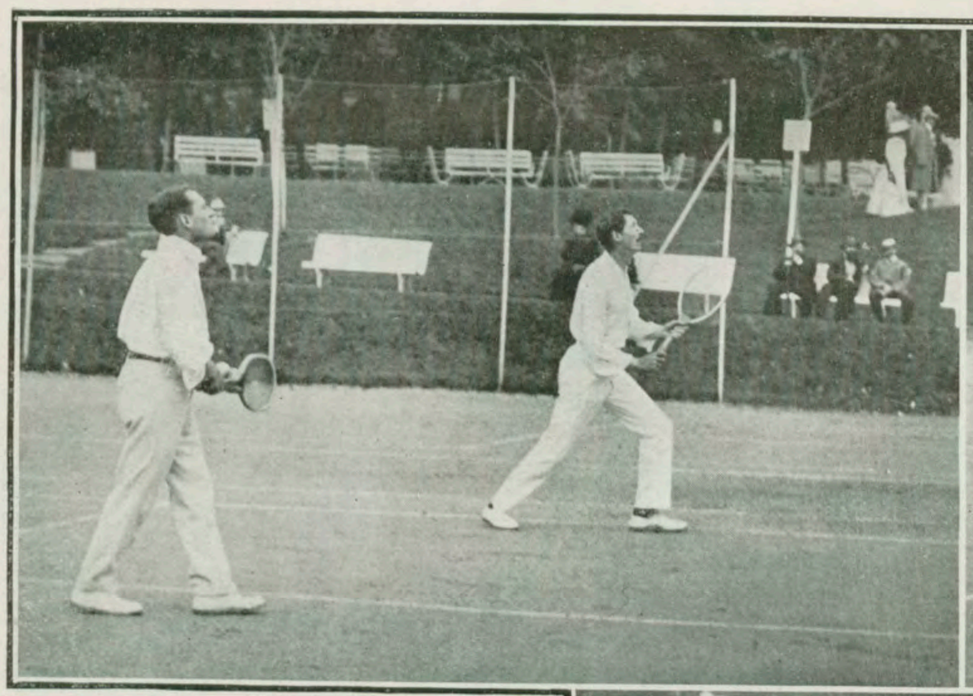


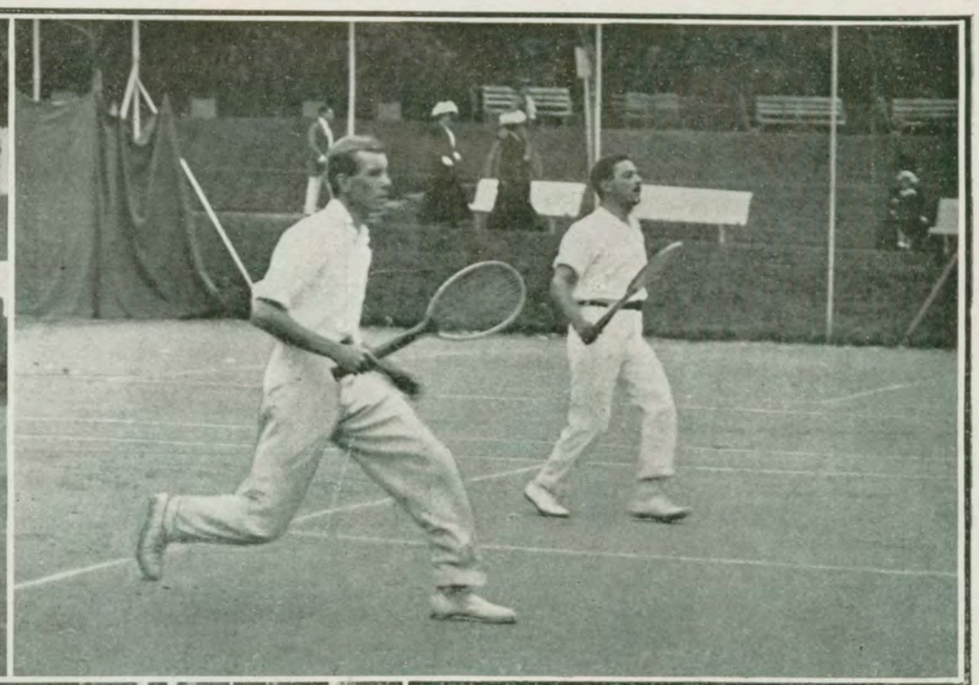
La Merveille — El Biar — Eilina — Rovno

L'arrivée du Grand Handicap de Deauville. (20.000 francs, 1.600 mètres.)

Le Nivernais, Keïla et Sylviaque se sont élancés en tête. Keïla se détachait. Dans la ligne droite, Rovno, La Merveille et El Biar survenaient et La Merveille l'emportait d'une longueur et demie sur El Biar.

LA RAQUETTE D'OR





L'équipe Meny-Jousselin.
Lion-sur-Mer était représenté par les équipes Desmon-Huard et Meny-Jousselin; cette dernière a fini 2e.

Le Challenge de la Raquette d'or, organisé par la *Vie au Grand Air*,

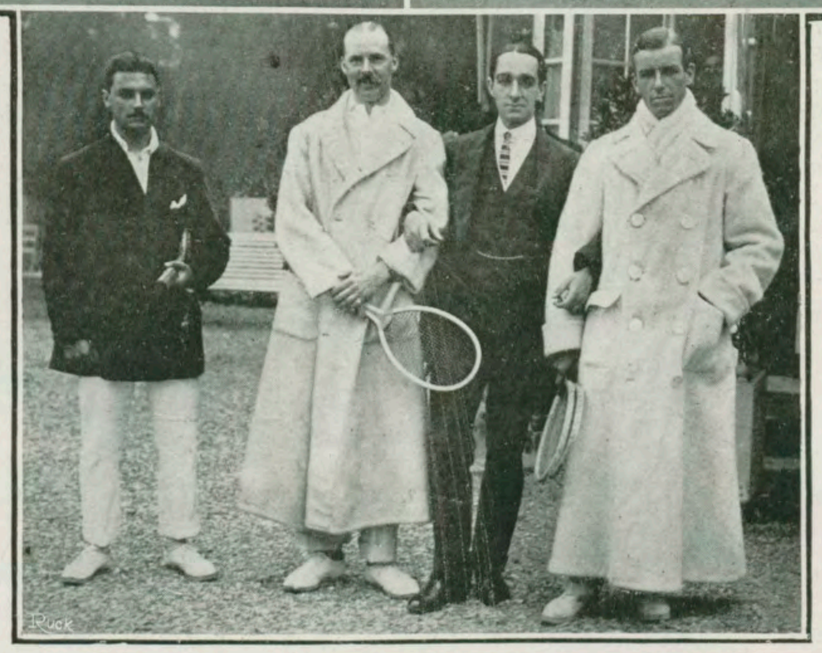
Le Challenge que nous avons organisé, et qui s'est disputé dimanche dernier sur les courts d'Houlgate, a présenté tout l'intérêt que nous en attendions. Par l'engagement des clubs d'Houlgate et de Lion-sur-Mer, le tournoi a été des plus intéressants. Nous avons regretté cependant l'absence des équipes d'Etretat, qui, certainement, auraient donné un attrait plus considérable encore à l'épreuve. Parmi ces dernières, devait figurer l'équipe Germot-A. Muhr. Il eût été intéressant de voir en présence Germot et Decugis qui, ensemble ont remporté le championnat de France double-messieurs.

Decugis, admirablement secondé par Wyllie, champion anglais, aurait eu affaire à forte partie contre son ancien partenaire et A. Muhr. Malgré cette absence, les épreuves ont été fort bien disputées et l'équipe Meny-Jousselin, du club de Lion-sur-Mer, a remporté la seconde place.

L'équipe Decugis-Wyllie s'est classée première. Le club d'Houlgate détiendra donc notre coupe pendant un an. L'an prochain, le challenge se disputera encore une fois sur les courts d'Houlgate. Notre règlement spécifie en effet que le club vainqueur fera disputer la Coupe pendant sa grande semaine.

Souhaitons que l'an prochain les clubs de France préparent des équipes nombreuses en vue de notre tournoi.

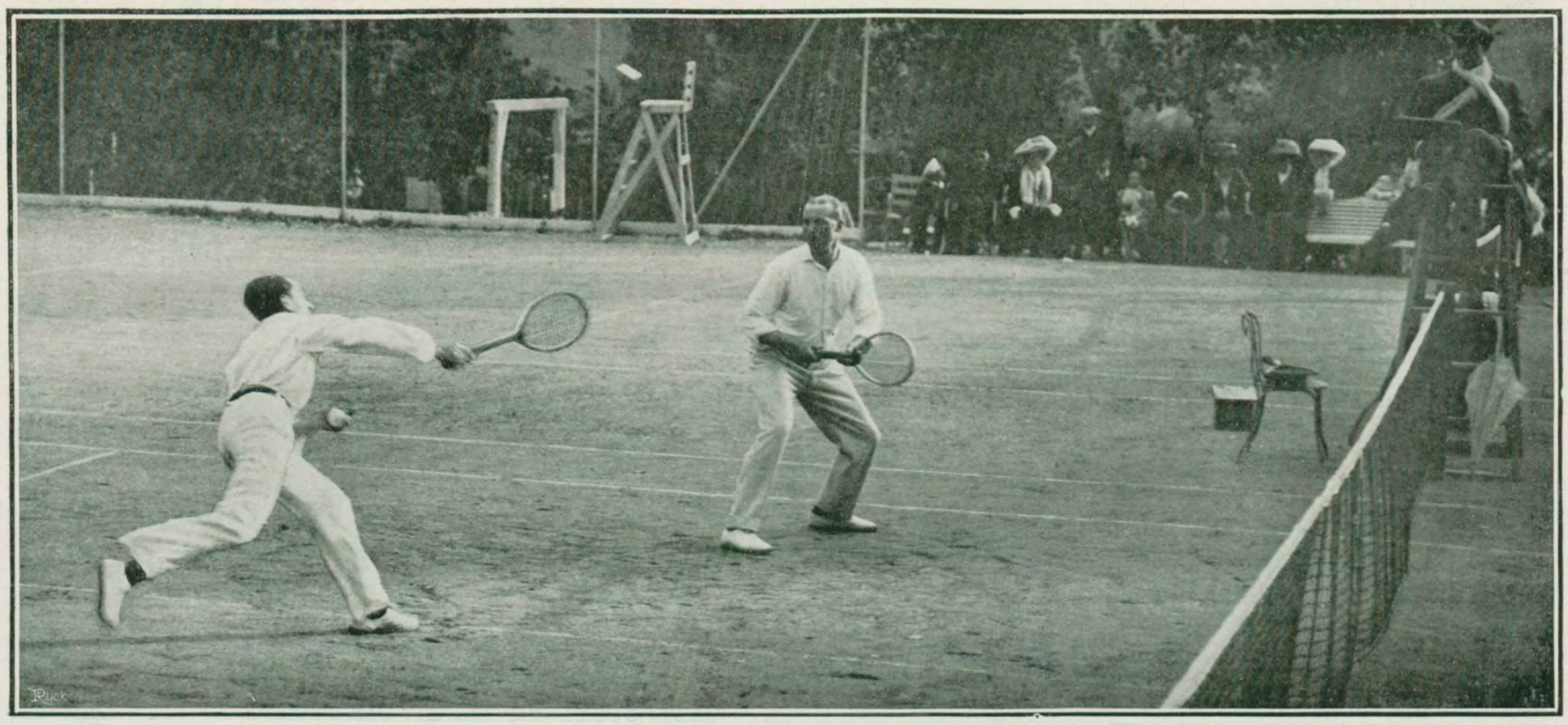
MAURICE DE BLESSON.



Les équipes d'Houlgate.
Les équipes d'Houlgate étaient ainsi composées : Ponce de Léon-Freeborn, Decugis-Wyllie Moreau. Celle-ci a gagné la Coupe de la Vie au Grand Air.

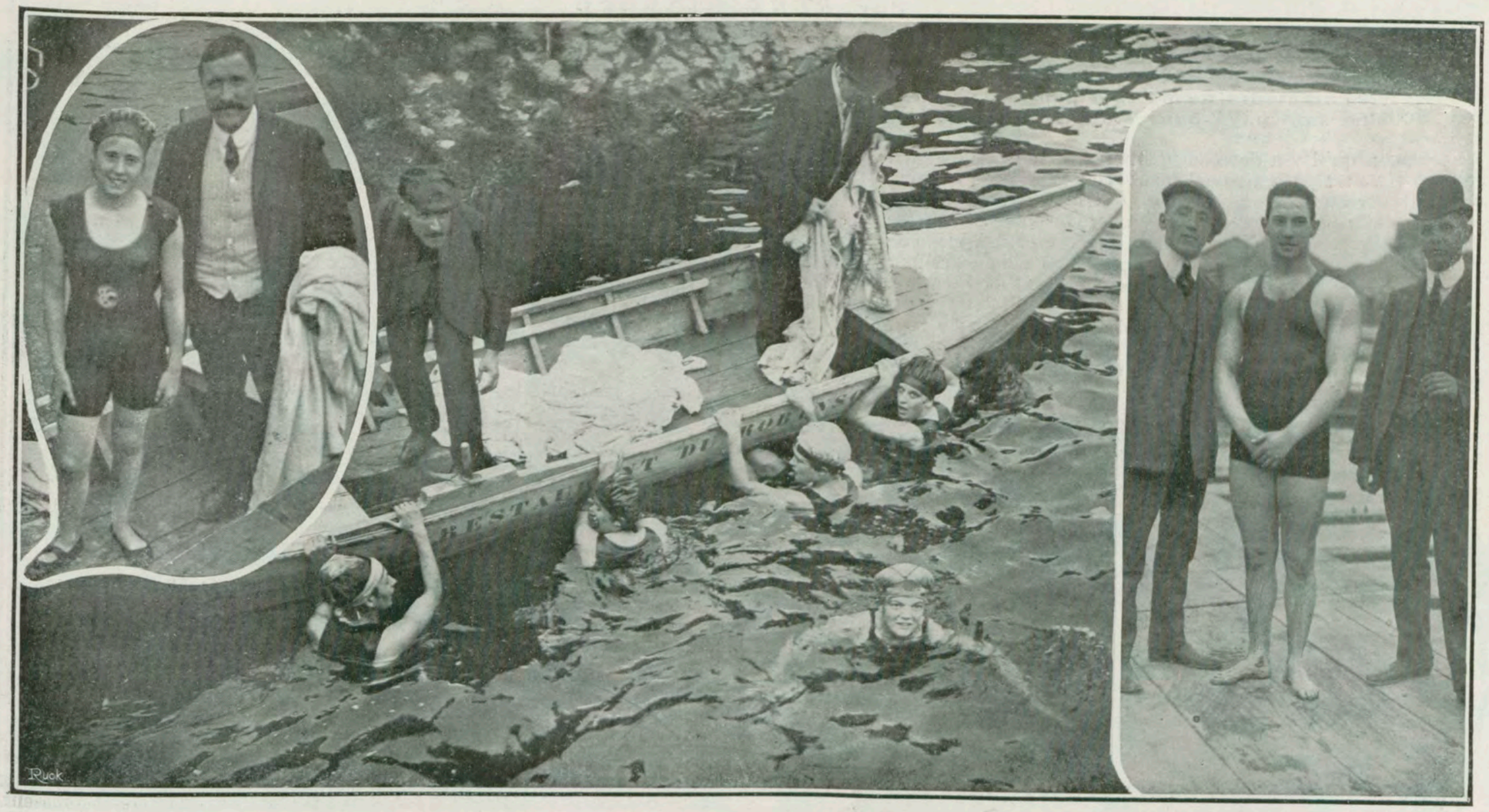
L'équipe Ponce de Léon-Freeborn.
Cette équipe du club d'Houlgate fut battue par l'équipe de Lion-sur-Mer, Meny-Jousselin.

a été remporté, cette année, par le Sporting-Club d'Houlgate



L'équipe victorieuse Decugis-Wyllie.
Une partie du tournoi gagnée par MM. Decugis, champion de France, détenteur de la Coupe de la Vie au Grand Air *de Puteaux, et Wyllie, champion anglais. La supériorité de cette équipe a fait regretter qu'au dernier moment le double d'Etretat, Germot-A. Muhr ait déclaré forfait.*

LA NATATION A JOINVILLE

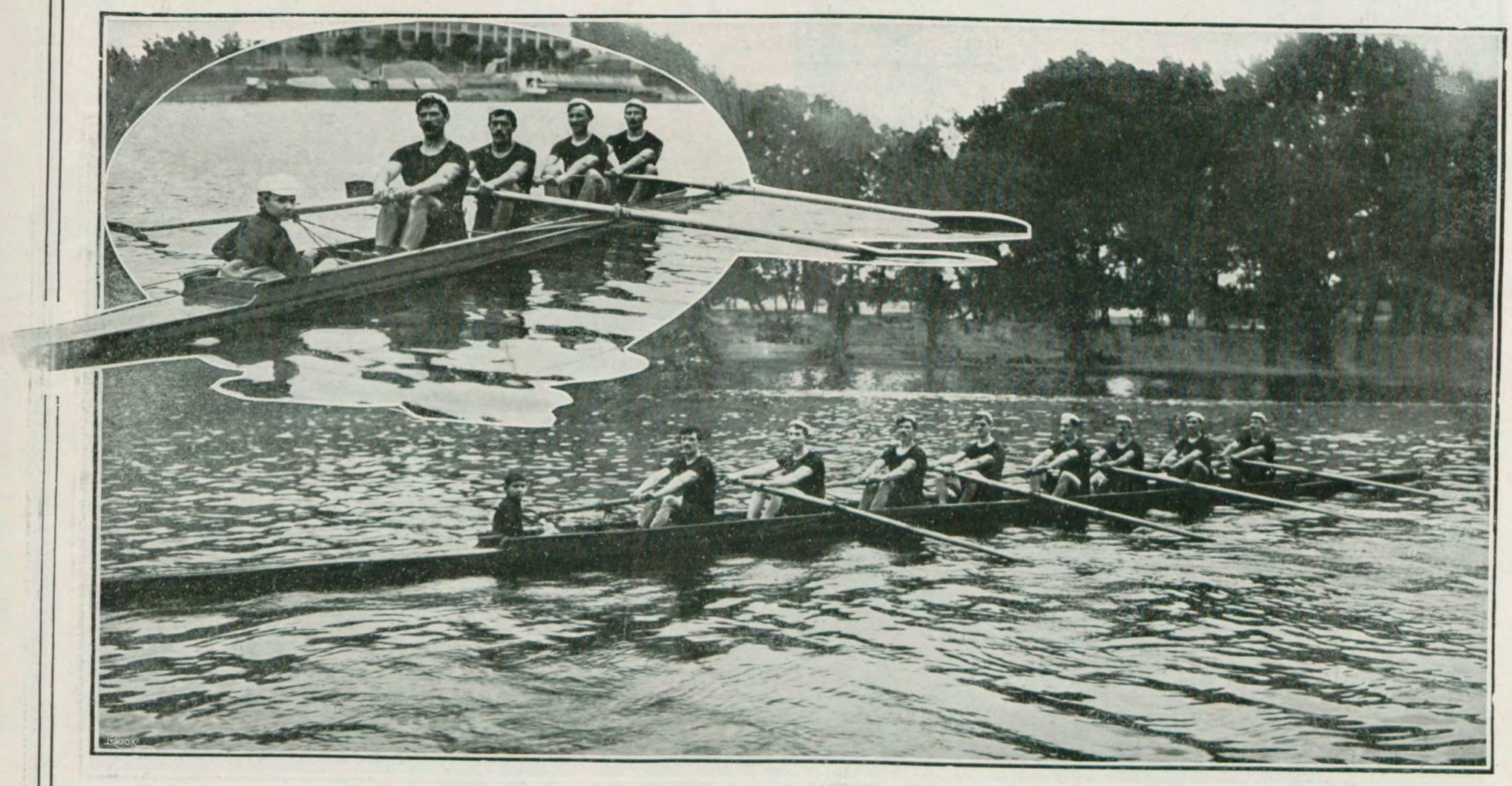


Miss Belle White.
La petite Anglaise, Belle White, qui triompha aisément dans la Course des Ondinettes.

Les Ondines après la course.
Mlle Blanche Michel a réussi à remporter une très belle victoire sur Miss Lilian Smith, champion anglaise, nageant les 100 mètres en 1 m. 34 s. 2/5.

Meyboom.
Le champion belge Meyboom a battu le fameux Tartakower, nageant les 100 m. en 1 m. 6 s. 2/5.

LES CHAMPIONNATS D'AVIRON



Le champion de quatre rameurs en pointe.
Le Cercle Nautique de France triomphe du Cercle de l'Aviron de Lyon, à deux longueurs. Ce n'est que tout à fait sur la fin, que les frères Lejeune s'assurent la victoire.

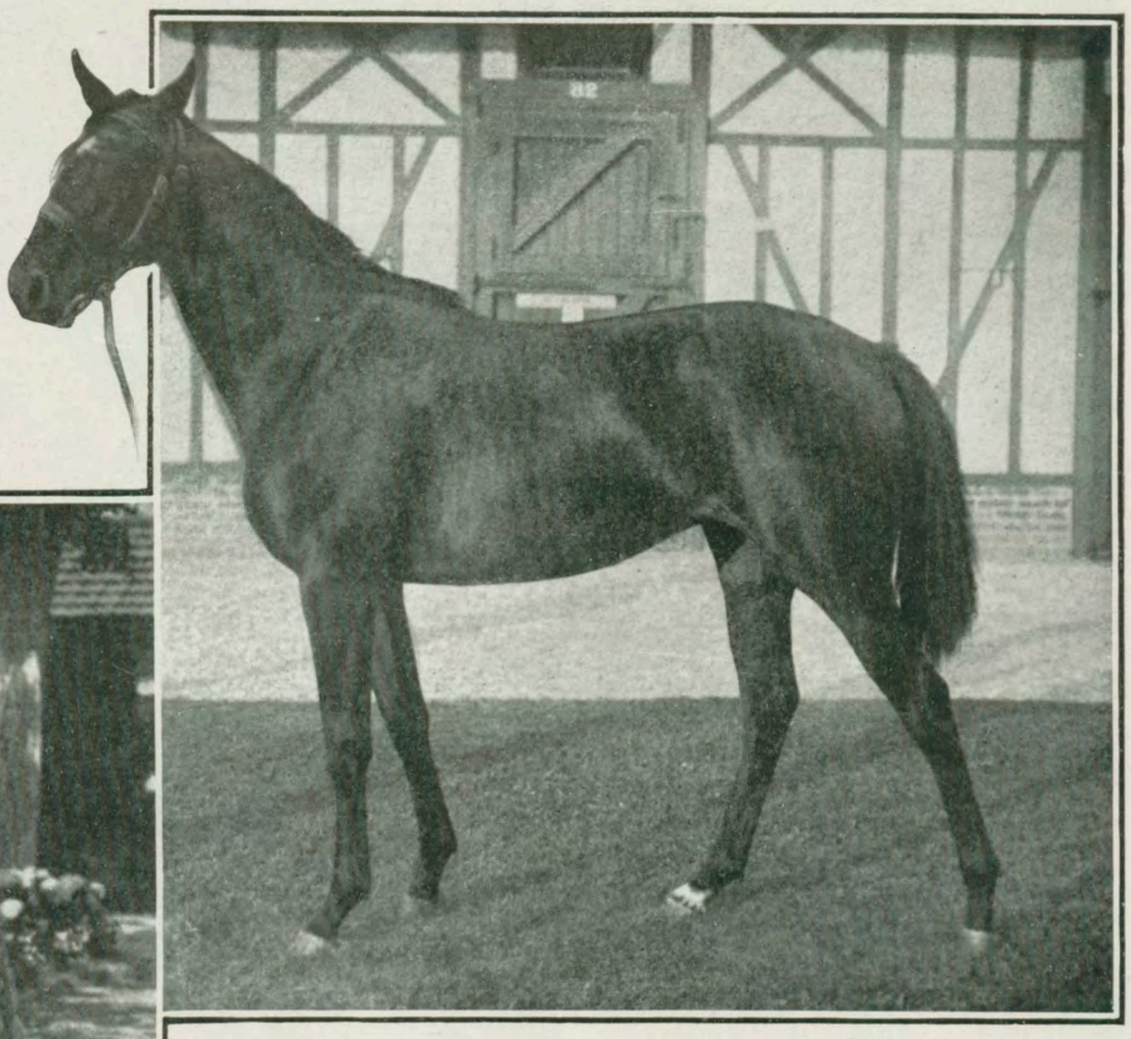
L'équipe gagnante du Championnat de huit rameurs en pointe.
Le Cercle Nautique de France bat de trois quarts de longueur l'Émulation Nautique de Boulogne. Le Cercle Nautique de France a remporté trois Championnats dans la journée.

LES VENTES DE YEARLINGS

Par RENÉ RIONDET

Les espoirs de la génération de 1907 viennent de défiler aux ventes de Deauville. Les amateurs ne se sont pas fait prier et s'en sont payé pour 1.861.915 francs.

Ce qu'il y a de remarquable dans le cycle du turf, c'est le renouvellement constant de l'intérêt; vraiment, on peut dire que cela ne chôme pas. Les trois ans n'ont pas encore terminé le cours de leurs épreuves classiques, les deux ans viennent à peine de débuter et voici que nous commençons déjà à nous occuper des yearlings. Pendant la quinzaine qui vient de s'écouler, ces derniers ont accaparé une bonne partie de l'attention; dame, une respectable proportion de la génération de 1907 a défilé devant les yeux du public. 509 produits sont passés au feu des enchères; et si, parmi eux, 174 ont été retirés



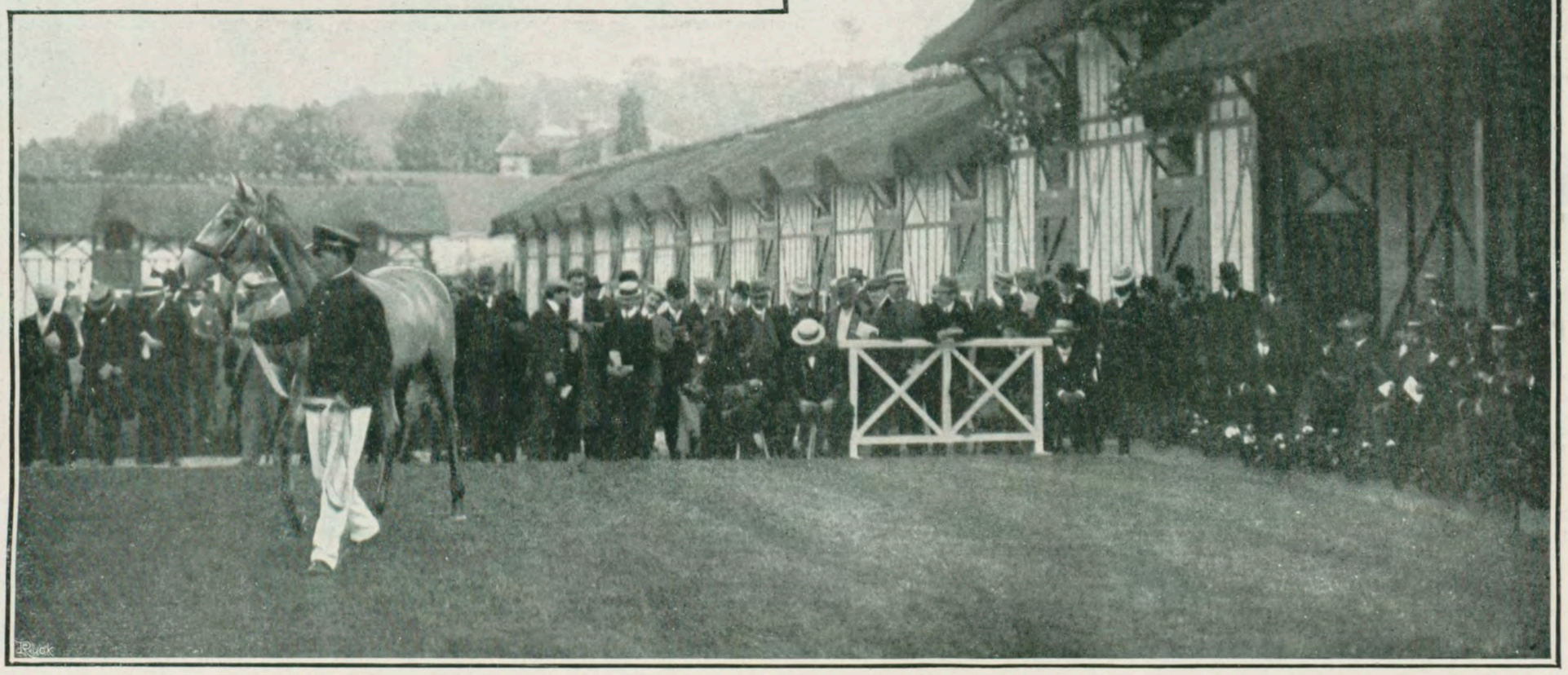
Gouroull.

Pouliche baie, par Saint Damien et Glave, provenant du haras du Perray et achetée 37.000 francs par M. Sol Joel.

purement et simplement par leurs propriétaires, par contre, 335 ont été acquis, à la satisfaction tout au moins momentanée de l'acheteur et du vendeur, pour une somme totale de 1.861.915 francs, ce qui donne une moyenne de 5.557 francs par produit. Ce dernier chiffre

Miss Ronald.

Pouliche baie, par Bay Ronald et Sesara, provenant du haras de Chamant, et retirée à 31.000 francs, lors des dernières ventes.



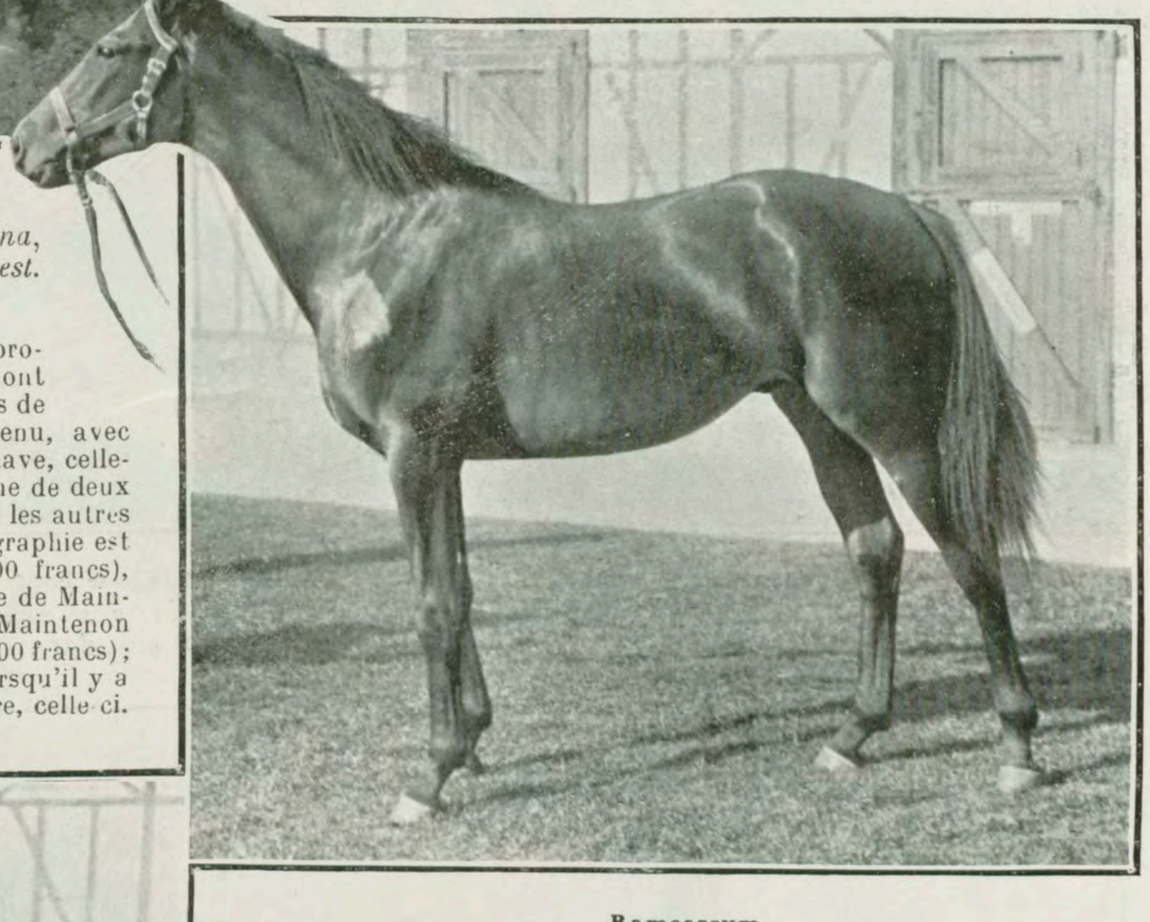
La présentation des yearlings.

Avant d'affronter le feu des enchères, les yearlings ont à affronter les regards des connaisseurs, qui, après un examen approfondi, pourront décider quel espoir on doit fonder sur la carrière de ces jeunes champions de l'avenir. Leur verdict n'est pas sans appel.

Bombay.

Poulain bai brun, par Doriclès (le père de Halima) et Tina, provenant du haras de Chamant, à Mme la baronne de Forest. Il a été acheté 30.000 francs, par M. Jean Prat.

n'a d'ailleurs qu'une valeur extrêmement relative, car 44 produits ont atteint le prix de 6.000 francs ou plus, 48 autres ont atteint ou dépassé le prix de 10.000 francs, et enfin 9 sujets de choix ont dépassé les 25.000 francs. Le record est détenu, avec 37.000 francs, par Gourouli, une fille de Saint Damien et Glave, celle-ci étant déjà la mère de Ob et de Genny, une jeune pouliche de deux ans qui vient de se couvrir de gloire en Angleterre. Parmi les autres prix élevés, on remarque, outre les yearlings dont la photographie est reproduite ici, Sifflet, par Codoman et Sea Change (32.200 francs), Villaret, par Rabelais et Valencia (30.000 francs), Madame de Maintenon, par Saint Damien et Marcia, donc la demi-sœur de Maintenon (22.500 francs) et Saint Macaire, par Santry et Lorna II (26.500 francs); ce dernier poulain offre cette particularité que, lorsqu'il y a deux ans il fut importé dans le ventre de sa mère, celle-ci.



Ramesseum.

Poulain bai, par Perth et Rancune, provenant de l'élevage de la Rablais, à M. le comte Paul de Pourtalès, a été acheté 28.000 francs, par M. W.-K. Vanderbilt.

Montmeina.

Pouliche baie, par Perth et Morning (la mère de Morning Star et de Morning Call), provenant aussi de l'élevage de la Rablais, a été achetée 22.500 francs, par M. James Hennessy.

poulinière anglaise, fut payée 5.000 francs. Cela représente une excellente affaire; aussi le cas valait-il la peine d'être signalé.

Je n'ai pas l'intention de continuer plus longtemps une énumération, qui serait forcément fastidieuse; car cette liste de noms nouveaux et souvent baroques ne s'adresse à l'imagination que par les rapports de parenté plus ou moins lointaine avec des performers déjà connus. Seulement, comme c'est une coutume établie, à pareille époque, de parler de ventes de yearlings, je remonterai jusqu'à celles d'il y a deux ans, afin de rappeler les prix qui ont été atteints par les chevaux dont une bonne partie de la carrière est déjà écoulée.

Donc, en 1906, le chiffre record fut atteint par Poor Boy, un fils de Perth et Philaë, la mère de Punta Gorda; il fut payé 66.000 francs par un propriétaire anglais, M. Sol Joel. Toute sa carrière se passa en Angleterre; après avoir eu des débuts modestes à deux ans, il prit cette année trois places de second, à une tête de Seaham, à Epsom, à une tête de Billy the Verger dans le Royal Hunt d'Ascot, enfin à une encolure de Elmstead dans le Stewards Cup, à Goodwood. L'ensemble de ces performances, tout en constituant une preuve de mérite, n'a pas été très rémunérateur.

Après lui, Montavalle a été acheté 56.000 francs par M. W.-K. Vanderbilt: ce demi frère de Maintenon a montré une bonne qualité en rapportant, en quatre victoires, 25.000 francs d'argent public. Provenant, comme lui, de la vente du haras du Perray, Sea Sick et Gambaiseuil ont été payés respectivement 24.000 et 19.000 francs par M. W.-K. Vanderbilt; comme chacun le sait, Sea Sick, c'est l'un des dead heaters du Prix du Jockey Club, c'est le gagnant du Prix du Président de la République; quant à Gambaiseuil, après s'être affirmé comme l'un des meilleurs deux ans, il s'est bien comporté cette année, remportant 45.000 francs de prix. A la même vente, d'ailleurs, le gagnant du Prix Hocquart de 1908, Lieutel, a été adjugé pour 13.000 francs. Valda, du Haras de Chamant, fut achetée 30.500 francs; elle remporta à deux ans 51.600 francs de prix en trois victoires.

Mais il ne faut pas croire que je vais pouvoir longtemps continuer sur le même ton; au contraire, il va falloir déchanter. Car si, indépendamment des six que je viens de nommer, je note encore Sulpice, Sebenico, Cani Comba et Junon, il nous restera 44 produits médiocres ou ignorés. qui ont été payés plus de 10.000 francs. Je cite entre autres : Holly Hock (41.000 francs); Susinak (32.000 francs), Rip Rip (28.000 francs), Romana (26.500 francs), Auffargis (22.500 francs), Joker (22.000 francs), Le Cent Garde (21.500 francs), Ibycus (21.000 francs), Jackdaw (20.000 francs), jusqu'à Moissonneuse, qui adjugée pour 15.000 francs le 17 août 1906, a été, deux ans après, le 6 août 1908, retirée à 1.400 francs. Grandeur et décadence!

Par contre, à côté de ces produits achetés probablement un peu au-dessus de leur valeur, on trouve les bonnes occasions. En 1906, les deux meilleures sont échues au même acquéreur, M. J. Count, qui, le 15 septembre, chez Chéri, à Saint-James, a payé Princess Margaret 650 francs et Halima 1.550 francs; Talo Biribil, d'autre part, fut payé 2.000 francs. Ces trois produits gagnèrent, l'an dernier, la première 30.450 fr., la seconde 82.100 fr. et le troisième 38.750 fr.

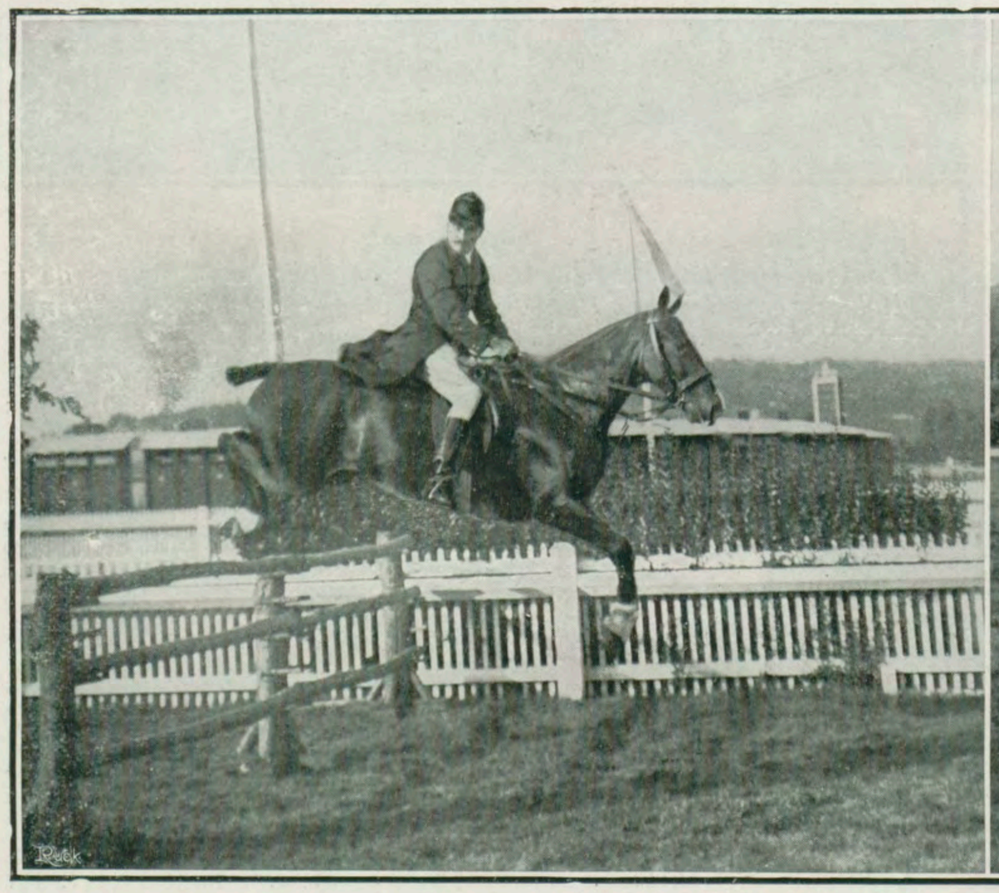
Est-ce donc la fameuse incertitude du turf qui commence à faire son apparition dès le plus jeune âge des pur sang? Il faut y voir aussi la leçon du passé, qui nous rappelle, parfois brutalement, combien nous devons être circonspects dans nos jugements.

René Riondet.

LE CONCOURS HIPPIQUE DE DEAUVILLE

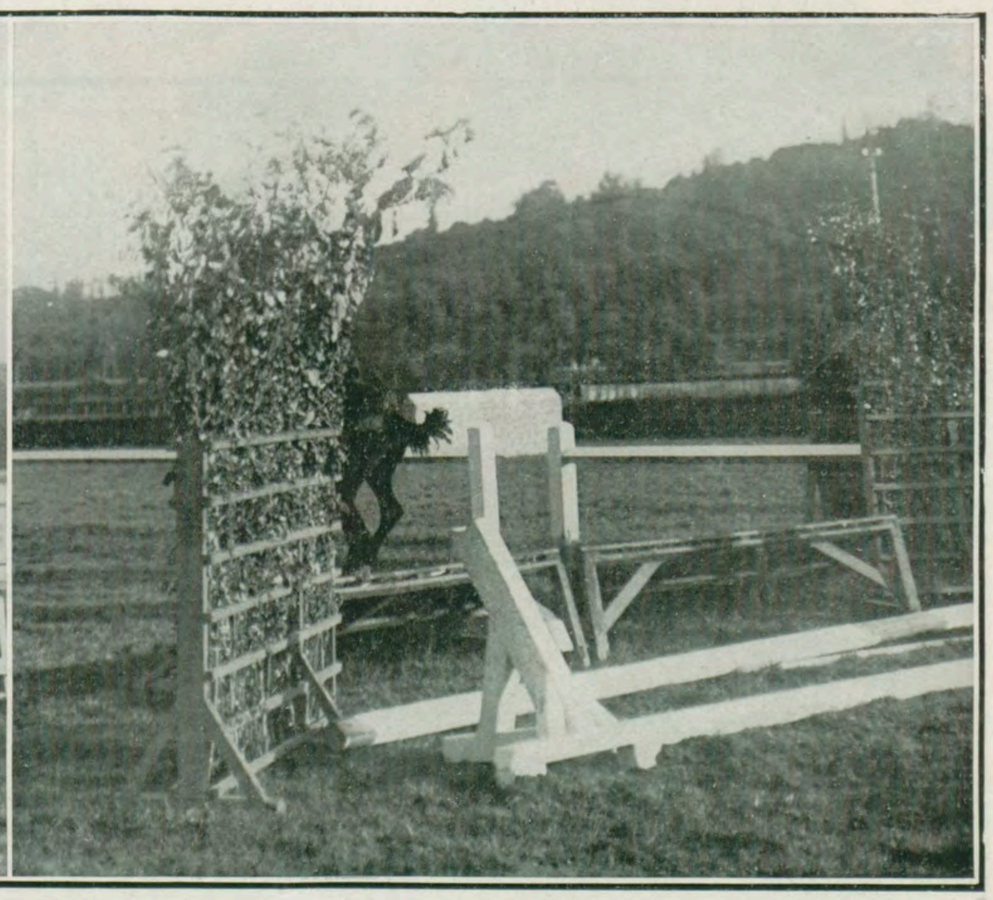
M. Loewenstein sur Pouf.

L un de nos meilleurs cavaliers de concours hippique, M. Loewenstein, s'est couvert de gloire à Deauville en franchissant aisément les obstacles les plus durs.



M. Roger Driard.

M. Roger Driard, faisant franchir une haie à Flirting, à M. de Cadoulal.



Une faute.

Saharaoui, à MM. de Busnel et comte d'Havricourt, monté par M. de Salins, fait tomber l'obstacle.

Le Concours Hippique de Deauville, l'un des plus importants qui se disputent en province, a remporté son succès habituel les 21 et 23 août. Les meilleurs spécialistes prirent part aux diverses épreuves.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air* Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.